9e Année ø N°. 403 — 50 centimes. — 9 Juin 1906 ø Tous les Sa

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro : *Le Grand Steeple ø Le Tour de France automobile*

UN HORS-TEXTE EN COULEUR : GIUPPONE

Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ *24 francs.*
Etranger „ „ „ „ „ „ „ *28 ø*
Téléphones 280-52, 280-56, 254-88

TROIS CONCURRENTS DU GRAND STEEPLE

Matsouyé, Issoudun et Fragilité au saut d'un mur.

(Voir pages 436 et 437.)

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ø Fermes & Châteaux ø Femina
Musica ø Jeunesse ø La Vie au Grand Air
9 et 11, Avenue de l'Opéra ø Paris

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PHOTOGRAPHES
PAPIER CITRATE
la pochette 0,75
GUILLEMINOT
0,80 la pochette
PAPIER BROMURE

HERNIE GUÉRIE
par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC
Accepté p^r la Société de Chirurgie de Paris.
Recommandé par les Membres du Corps Médical.
REV^tés S.G.D.G.
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps; pprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le malade ut se livrer à tous les travaux sans éprouver de *gêne.* r sa pression constante il mène à la guérison Env. Catalogue.
EYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris.

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

ESSAYEZ TOUS
LE
NOUVEAU
PNEU CALMON
DÉPÔT
à PARIS :
23, Rue Ruhmkorff.

A. A. TUNMER & C^o
Manufacture d'Articles
et Vêtements pour Sports
3 Magasins de Vente à PARIS
27, rue du 4-Septembre.
146, rue de la Pompe.
14, avenue de la Grande-Armée.
Nos Chemises " CELLULAR "
pour la ville, ou pour les sports
très hygiéniques, très agréables à porter
Avec col rabattu, col montant, ou sans col 5 50
Qualité supérieure » » 7 50
La meilleure raquette pour Tennis " La Tunmer spécial
La meilleure Balle pour Tennis
CATALOGUE ILLUSTRÉ FRANCO

VOYAGES EN SUISSE
Billets divers à Prix réduits, Aller et Retour, Circulaires.
ABONNEMENTS GÉNÉRAUX
Valables sur les Chemins de Fer et Bateaux.
Pour tous Renseignements et Brochures, s'adresser à
l'AGENCE OFFICIELLE des CHEMINS de FER FÉDÉRAUX
58, Boulevard Haussmann, PARIS.
AIGLE-LES-BAINS (Vaud), Source alcaline, Etabl. hydr., Eau salée, Eau mère. Le G^d Hôtel, entouré parcs, forêts, séjour ravissant.
BEX Centre d'excursions. Grand Hôtel des Salines. Bains salins, carboniques, de lumière, Fango. Vaste parc.
BEX-GRYON-VILLARS CHESIÈRES. Chemin de fer électrique.
GENÈVE réunit Beauté, Charme, Ressources, Salubrité. S'informer : Renseig., 3, Pl. Bergues. Chemins de fer du MONT-SALÈVE
Panorama unique sur la chaîne du Mont-Blanc.
GRISONS Chemin de Fer Rhétique (Ligne de l'Albula, 1825 m. s./m.) Ouvert toute l'année. Billets et enregistrements directs de et pour les principales gares de l'Europe. — COIRE, capitale, centre du réseau. — DAVOS, cure d'air. Centres d'excursions. Sports d'hiver et d'été. — THUSIS et la VIA-MALA, WALDHAUS-FLIMS, bains du lac. — ENGADINE : Saint-Moritz, Pontresina, Samaden, Sils Maria, Tarasp-Schuls-Vulpera. Célèbres stations climatériques et thermales. Sports d'hiver et d'été.
GURNIGEL-LES-BAINS, près Berne. Etabl. de 1^er ordre. Sources sulfureuses. Altitude 1155 m. Vastes forêts de sapins.
LUCERNE RIGHI, PILATE, STANSERHORN, BURGENSTOCK, ENGELBERG, LAC des QUATRE CANTONS.
LUGANO Situat. incomp. Centre de 3 lacs suisses-ital. et routes St-Gothard et Simplon. A 2 h. de Milan
MONTREUX La Perle du Léman. Centre d'excursions. Kursaal : Concerts et attractions.
MONT-SOLEIL sur St-IMIER, Jura, 1250 m., funiculaire. Séjour climat. d'altit. Forêts sapins.
VEVEY Séjour agréable, t^te l'année. Nombreuses excursions p^r Chemins de fer électriques, funiculaire et bateaux.
ZURICH Séjour agréab, Station intermédiaire p^r excurs. Musée national. Tonhalle (excell. orchestre), Théâtre, Variétés, Bains du lac.
ZERMATT C^ies VIEGE-ZERMATT (1620^m), GORNERGRAT (3136^m). Hôtels SEILER : Cervin, Zermatt, Mont-Rose, Victoria, Riffelalp, Lac Noir, etc., confort moderne. Panorama grandiose. Excursions célèbres. Renseig^ts C^ie Viège-Zermatt, Lausanne et Agence des Chemins de Fer Fédéraux, 58, Boul^d Haussmann, Paris.

LES PLAQUES et Papiers de la S·I·P au Bromure et CITRATE sont supérieurs
5, rue Laffitte, Paris. *Tarif sur demande*

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

CYCLES, MOTOCYCLETTES et AUTOS
"L'ALBATROS"

H. BILLOUIN, Ingén^r-const^r
104, avenue de Villiers, Paris.
Bicyclettes neuv. de g^de luxe, course et route garant. dep. 120^f; d'occas. en bon état dep. 30 f. Motocyclettes neuves s^r commande, route et course, 2 à 6 chev^x dep. 500 f.; d'occas. dep. 150 f. Voitures Automobiles neuv. et s^r commande à 2 et 4 places dep^t 2.900 f. et d'occasion 500 fr. — Facilité de paiement. Réparations et Transformations. — Accessoires et Pièces détachées.
PRIX MODÉRÉS. — CATALOGUE FRANCO. — TÉLÉPHONE 548-03.

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix : la boîte, 2 fr. 50 franco
EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle
Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, boulev. Bonne-Nouvelle. Paris.

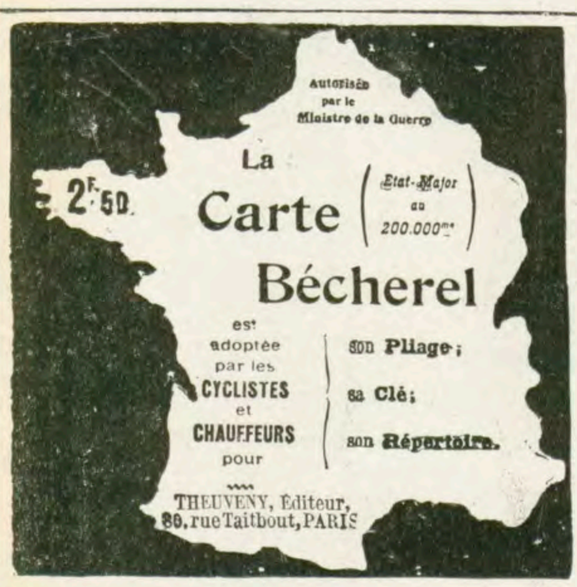
La Semaine Comique, par Henriot.

PROJET POUR COURSES EN TEMPS DE PLUIE.
Pépin pour les jockeys et bottes en caoutchouc pour les chevaux.

— C'est monsieur qui a dit que mes poids étaient en carton?

Les volcans! en voilà des « entraîneurs » pour les courses... pied!

TRI-CAR.
— Dis donc, puisque tu es devant, si tu t'aperçois que la barrière du chemin de fer est fermée tu l'ouvriras.



Pneu-Cuir IMPERFORABLE
SANS PEUR
Pneu-Cuir ANTIDÉRAPANT
RÉSISTANCE INCOMPARABLE GARANTIE
BEAU & C^ie 171, Cours Lafayette, LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRUXELLES, STRASBOURG, MILAN

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —

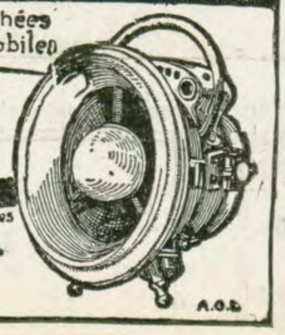
VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.
DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'École de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE.

AMER PICON
Tonique - Rafraîchissant
LA VRAIE BOISSON DES SPORTSMEN
DEMANDEZ UN PICON

Tout Homme Sportif
DOIT SE SERVIR DE
LA PLUME A RÉSERVOIR
"SWAN"

Pour prendre des notes, écrire en voyage et dessiner.
En quatre grandeurs : Fr. 15, 23.50, 35 et 61.50
Catalogue n° 3 franco sur demande.
Exiger la Marque SWAN
Gros et Détail :
BRENTANO'S 37, av. de l'Opéra, PARIS et dans toutes les bonnes Papeteries.

MOTO
NAPHTA

AUTO-FOURNITURES Téléph. 580.88
et tous accessoires et pièces détachées pour Automobiles
AUTOMOBILES HELIOS
Concessionnaires des Moteurs MUTEL
HUSSENOT et RAYNAUD, 39 rue La Boétie
Concessionnaires pour Paris, Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne des Accessoires d'Automobiles de la Société Industrielle des Téléphones


SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cubèbe, Liquides astringents.
GUÉRISON RADICALE et rapide des maladies contagieuses ; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col, catarrhe, hématurie.
113, faub. St-Honoré, PARIS

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

9 Juin 1906 ø N° 403
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS ✗ Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

ALPHONSE XIII A LA FÊTE DU PARDO, A MADRID

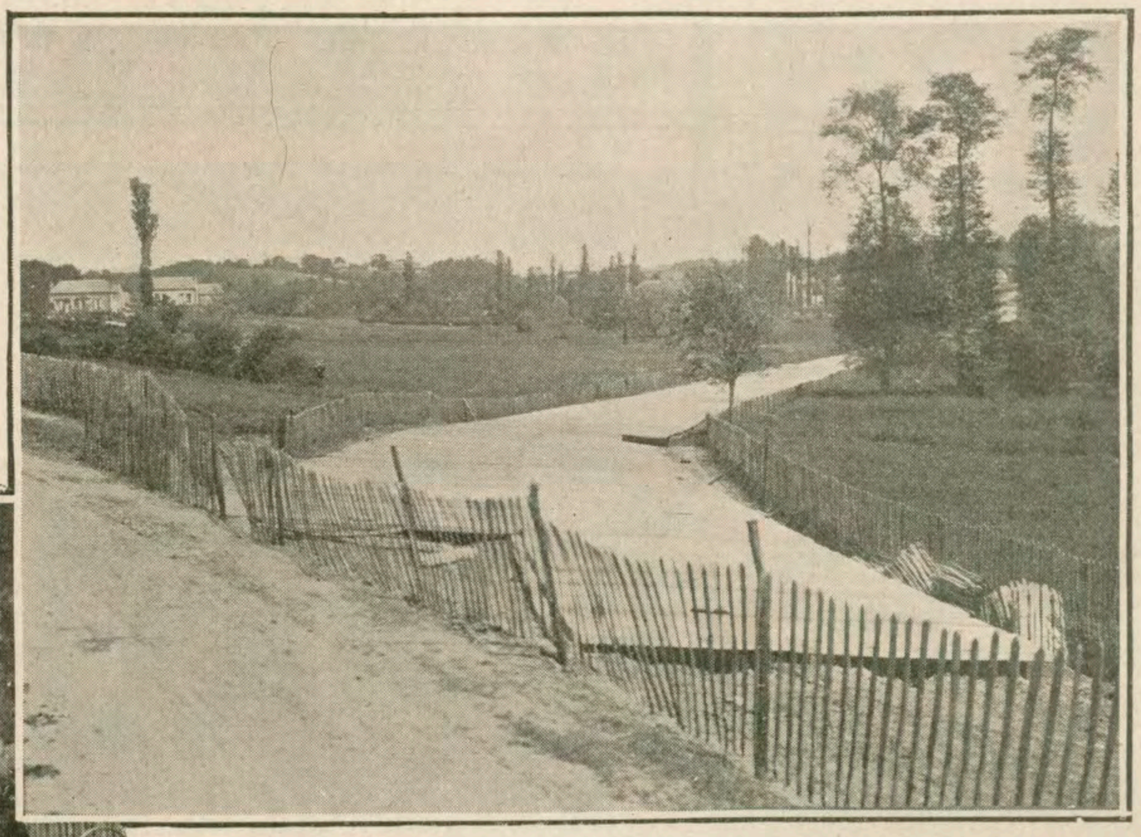
Le 29 mai, à Madrid, à l'occasion du mariage royal, a été donnée une fête d'automobiles. Près de deux cents voitures splendidement fleuries, portant toutes les écussons d'Espagne et d'Angleterre, ont été chercher au palais royal Alphonse XIII et le conduire au Pardo. Le roi vint se mettre à la tête du défilé. Il était au volant de sa 40-chevaux. Il avait à sa gauche la princesse de Saxe-Cobourg-Gotha. Dans l'intérieur de la voiture avaient pris place le prince Alexandre de Battenberg, l'infante Isabelle, l'infante Maria-Theresa et son mari. Notre photographie représente le jeune roi au moment où il boit un verre d'eau que lui offre une marchande de la rue.

Published on June 9th 1906, Privilege of copyright in the United States, reserved under the Act approved March 3rd 1905, by Pierre Lafitte. — Tous droits de reproduction réservés pour tous pays.

CE QUE THÉRY PENSE DU CIRCUIT

Depuis qu'on parle du Circuit de la Sarthe, on a demandé leur opinion à tous les constructeurs et aux coureurs qui vont lutter cette année ⁂ Il nous a semblé que les lecteurs de la *Vie au Grand Air* jugeraient intéressant d'avoir l'opinion de Léon Théry, le vainqueur de l'an dernier ⁂ ⁂ ⁂

Depuis plus de 7 ans, j'ai pris part à presque toutes les courses, j'ai connu toutes les voitures, depuis celles qu'il fallait pousser en courant à côté d'elles, dans les côtes, jusqu'à celles, plus récentes, qui vous emmenaient plutôt vite sur les chemins accidentés de l'Auvergne. J'ai connu le plaisir de battre des records, de gagner des courses, d'être félicité par les officiels, et salué par M. Clémentel,



La route planchéiée de Saint-Calais.
Pour éviter la traversée de Saint-Calais les organisateurs ont décidé de faire construire une route en planches à travers champs qui permettra aux conducteurs de ne pas ralentir.

Théry parcourt le circuit.
C'est dans une voiture mise aimablement à la disposition de la " Vie au Grand Air " par la maison Delaunay-Belleville et conduite par M. Weiler que le gagnant de la Coupe Bennett 1904-1905 a fait le tour du Circuit de 1906. On trouvera ici son opinion.

mais jamais je n'ai goûté un plaisir semblable à celui que j'ai éprouvé, la semaine passée, à reconnaître dans une excellente voiture de tourisme le Circuit de la Sarthe.

C'est un peu comme le peintre qui va dans un musée, comme le comédien qui va voir jouer une pièce dont il n'est pas, et vraiment, lorsque la *Vie au Grand Air* m'a demandé de lui donner un article sur le Circuit, j'ai tout de suite jugé que, spectateur désintéressé de la course des 26 et 27 juin, je pouvais, en parcourant les routes, donner d'avance sur le Circuit une opinion tout à fait impartiale.

Le Circuit est parfait, il est délicieux, pas un virage, à part celui de la Fourche, cimenté, préparé et arrangé, — qu'on prendra d'ailleurs point trop vite — pas un virage, dis-je, qui soit capable d'emporter le conducteur fougueux mais conscient à l'extérieur, pas une côte où il faille ménager sa voiture, pas une courbe où l'on ne puisse se laisser emporter. C'est admirable ! pas une route jusqu'à ce jour ne présenta une telle facilité pour les conducteurs, et même les Ardennes belges ne sont pas comparables au merveilleux Circuit français de cette année.

Mais cette facilité même, ce merveilleux autodrome qui s'étend en triangle autour de la Fourche va provoquer des désillusions. Le touriste qui pousse sa voiture sur ces superbes kilomètres qui passent par Bouloire, et Saint-Calais, qui file sans ralentir sur Vibray et la Ferté-Bernard, et qui, à part la traversée de Connerré, n'a pas à couper les gaz que pour éviter les vaches et les charretiers, le joyeux touriste de la semaine et du dimanche, moins prudent que le coureur qui fera le Circuit trois fois plus vite, ne se doute pas des misères qui guettent le conducteur et son mécanicien, le jour de la course. Un tour à 140, c'est parfait ; le second sera merveilleux si le recordman arrive à 130 de moyenne, un pneu qu'on répare avec les moyens du bord, c'est, mettons cinq minutes, et l'on n'a pas le temps de s'endormir, on mettra plutôt dix minutes, croyez-en, et dix minutes à 120 à l'heure, c'est 20 kilomètres de perdus sur la moyenne, ne croyez pas que j'exagère : si sur les deux jours, on arrive à la moyenne merveilleuse de 100 à l'heure, ce sera splendide.

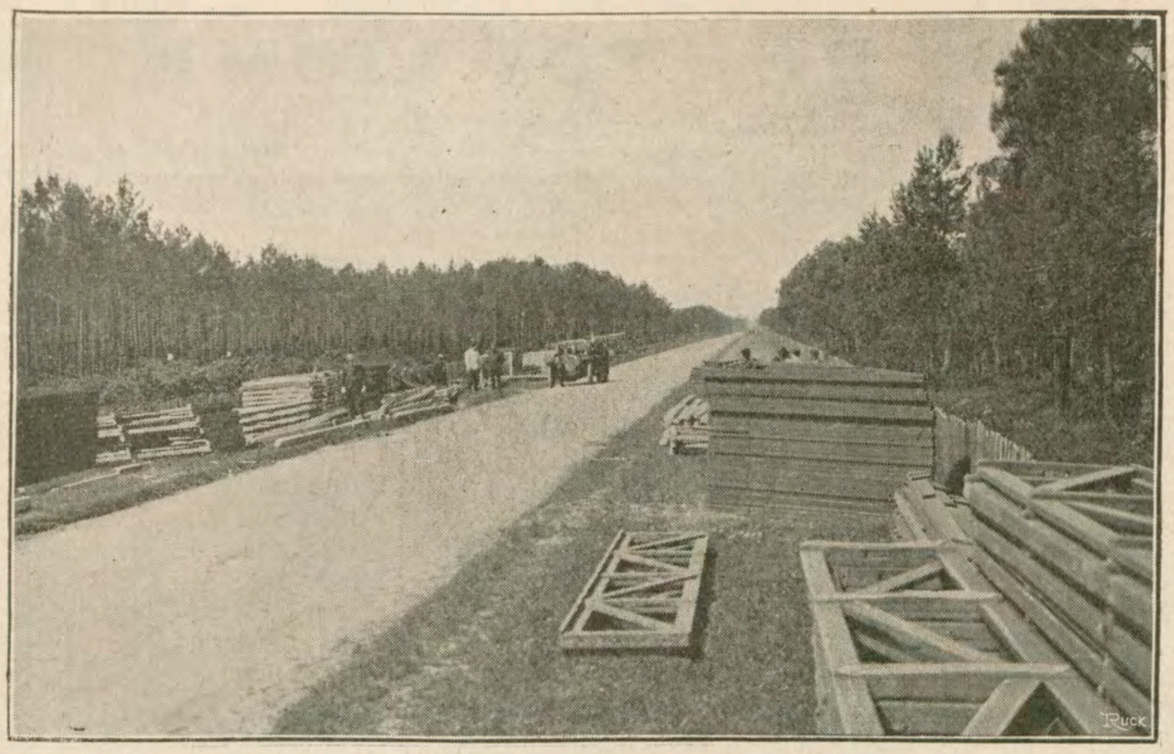
Il y a autre chose : c'est que la facilité même du circuit va griser les conducteurs — certains conducteurs. — Or, une voiture, si solide qu'elle soit, à laquelle on demande tout ce qu'elle peut pendant 600 kilomètres, peut avoir une seconde de défaillance : ce n'est pas, à proprement parler, une panne, mais c'est un arrêt de dix ou vingt minutes, avec l'énervement de la course et la fatigue, on peut supposer qu'une réparation facile prend le double de temps justement parce que l'on est pressé.

La course de cette année est la course du moteur et du pneumatique. Il se peut fort bien que le

Le passage souterrain des tribunes.
Près des tribunes, les ouvriers construisent un double passage souterrain qui traverse la route. Il est établi en ciment dans l'espoir qu'il servira l'an prochain.
(Plaques Lumière.)

Published on June 9 th 1906. Privilege of copyright in the United States

reserved under the Act approved March 3 rd 1905 by Pierre Lafitte.



L'emplacement des tribunes près de Pont-de-Gennes.

De chaque côté de la route, les arbres vont être abattus et donneront place à des tribunes larges et spacieuses, réservées à l'A. C. F., à l'A. C. de la Sarthe et à la presse.

gagnant n'ait pas la voiture la plus vite, — ce sera même probablement l'un de ceux qui n'auront pas la voiture la plus vite, — mais celui qui aura avec les pneumatiques le moins d'ennuis possible. Entre la Fourche et Saint-Calais, la route est absolument droite, sauf un tout petit virage en S. On peut lâcher sa voiture, or, à 140 à l'heure, on ne peut imaginer à quel point chauffent les pneus. Certains concurrents ont l'idée de courir avec des semelles, d'autres avec des bandes, avec d'autres enveloppes nouvelles; quel est le meilleur système cette année? je l'ignore, n'ayant pas expérimenté les bandages nouveaux, mais on peut être certain que s'il fait chaud, le plus veinard connaîtra au moins six ou sept fois la joie d'un démontage complet.

De la Ferté-Bernard à la Fourche, le conducteur pourra peut-être souffler un peu, j'entends par là que la route, qui serpente davantage, l'obligera à ralentir un tout petit peu, à calmer son moteur et se reposer, — un véritable repos, — en prenant quatre ou cinq virages faciles d'ailleurs.

C'est même la facilité même de ces virages qui m'effraye un peu. A courir sur ces lignes droites on s'endort; on arrive sur un virage relativement commode à prendre, on se méfie à peine, on se laisse aller, et pan! tout à coup la voiture quitte la route et l'on s'en va au petit bonheur, dans un arbre ou dans un fossé. Et puis, il y a autre chose : les tribunes devant lesquelles on passe. Le passage brillant est de rigueur et si le moteur chauffe, si le pneumatique demande grâce : peu importe; c'est après qu'on changera l'eau du réservoir ou l'enveloppe qui s'en va. L'essentiel est de passer en beauté...

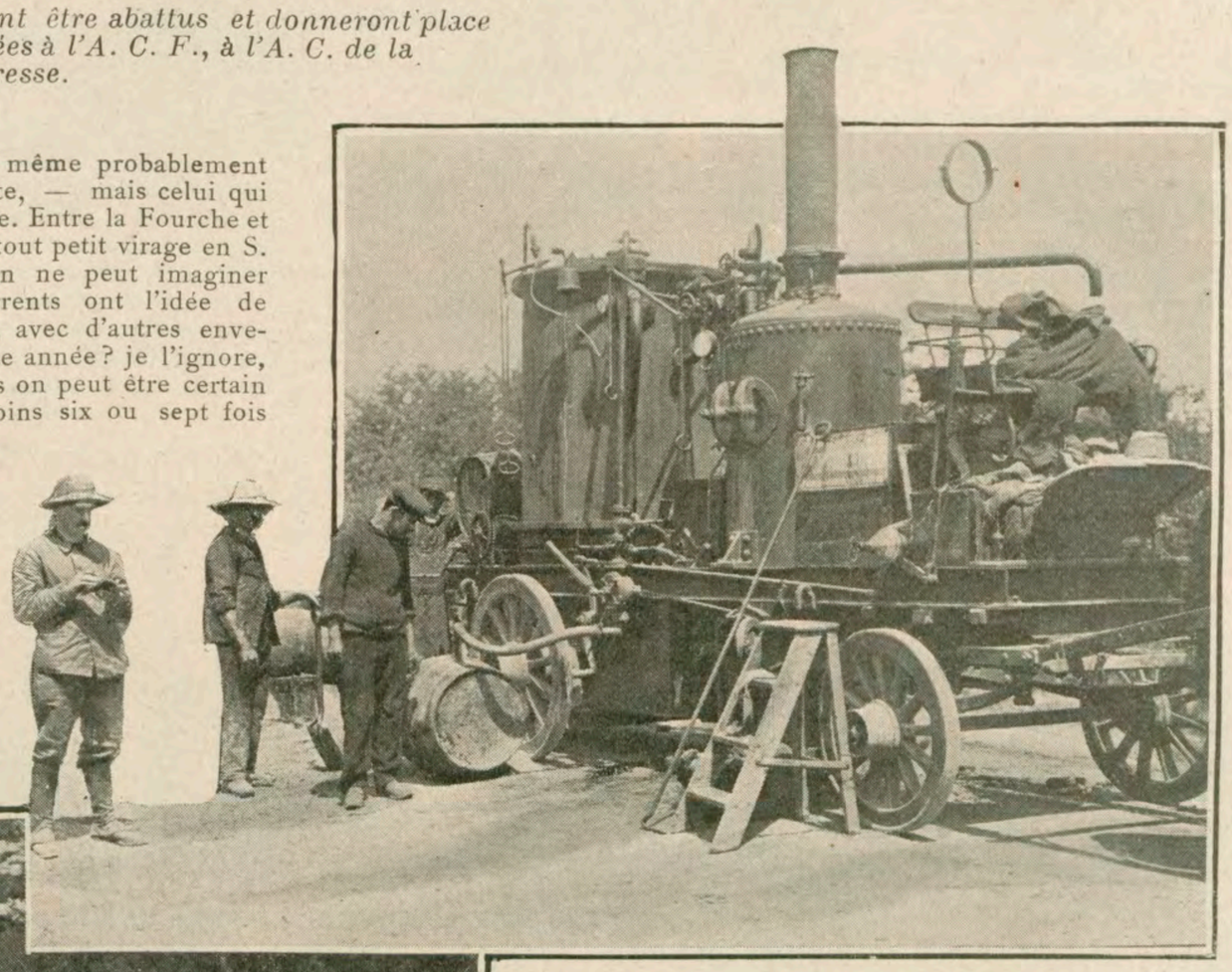
Mais je ne sais trop ce dont je me lamente : tous les ans, ce fut la même chose. et cette année, croyez-le bien, ce sera le conducteur le plus avisé et le plus sage, monté sur une bonne voiture, qui gagnera la course.

Des voitures feront un ou deux tours sensationnels s'il y a des lignes droites qui permettent toutes les prouesses, et je doute que ce soit l'un des maîtres de la vitesse qui triomphe.

Mais je serai le premier à me réjouir de la victoire du meilleur, sans aucune arrière-pensée, car, somme toute, on arrive aujourd'hui à faire des voitures de tourisme qui vont si vite que l'envie ne me vient plus de m'installer dans le fond d'un baquet de course.

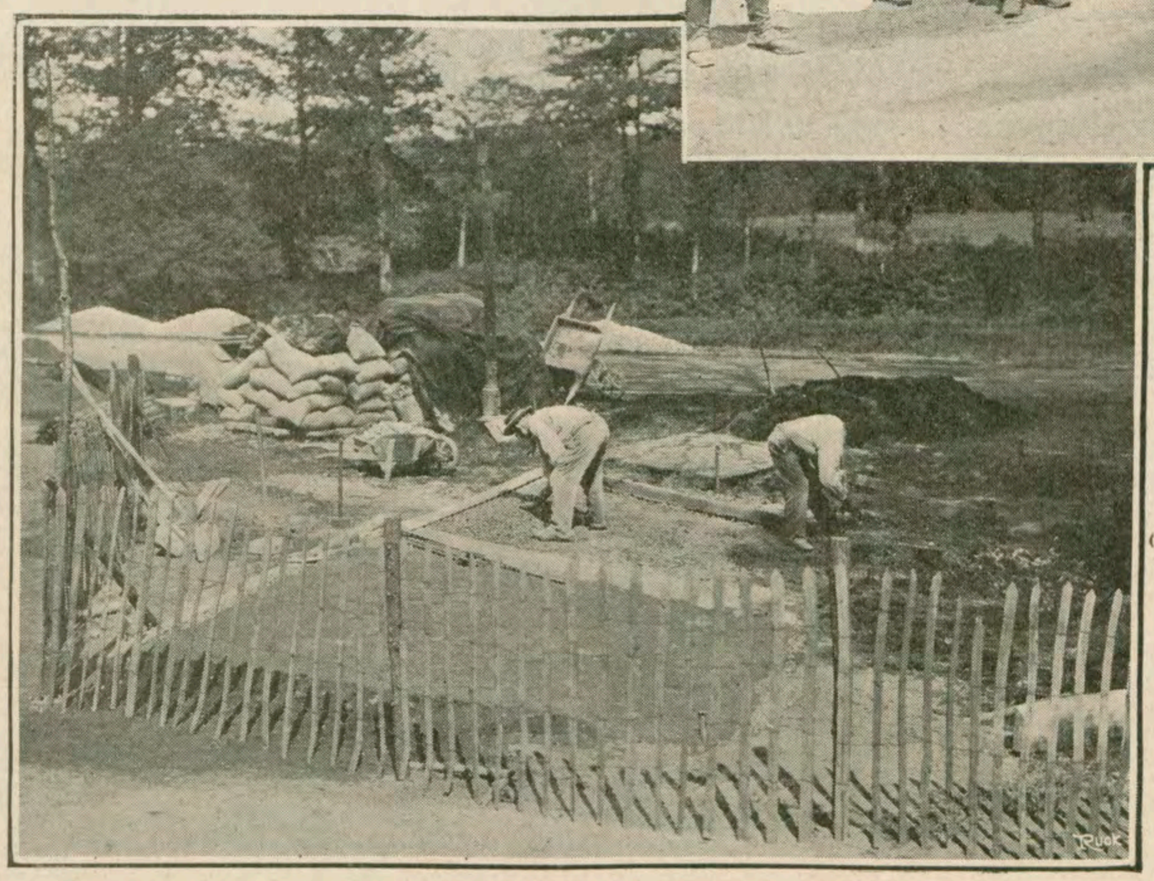
Mais, sans rire, quelle joie, d'assister enfin sur des routes splendides, à une course — à laquelle je ne prends pas part!

LÉON THÉRY.



Le puisage du goudron.

Pour éviter la poussière, on goudronne la route tout le long du parcours. Cette photographie représente la chaudière dans laquelle se fait le mélange goudronnant.



Préparation du virage relevé à la Fourche.

Le virage de la Fourche rappelle celui de la Vierge dans le Circuit d'Auvergne. Pour permettre de le prendre en vitesse, on construit un virage relevé en ciment.

Nous sommes heureux d'apprendre à nos lecteurs que la grève des ouvriers de l'imprimerie et de la photogravure étant terminée en ce qui concerne les services de la Vie au Grand Air, *nous reprenons, avec le présent numéro, la marche ordinaire de notre journal. Néanmoins, par suite d'une modification dans le mode de travail, nous nous trouvons obligés de retarder d'un jour la date de publication de notre revue. La* Vie au Grand Air *sera donc mise en vente dorénavant* tous les samedis.

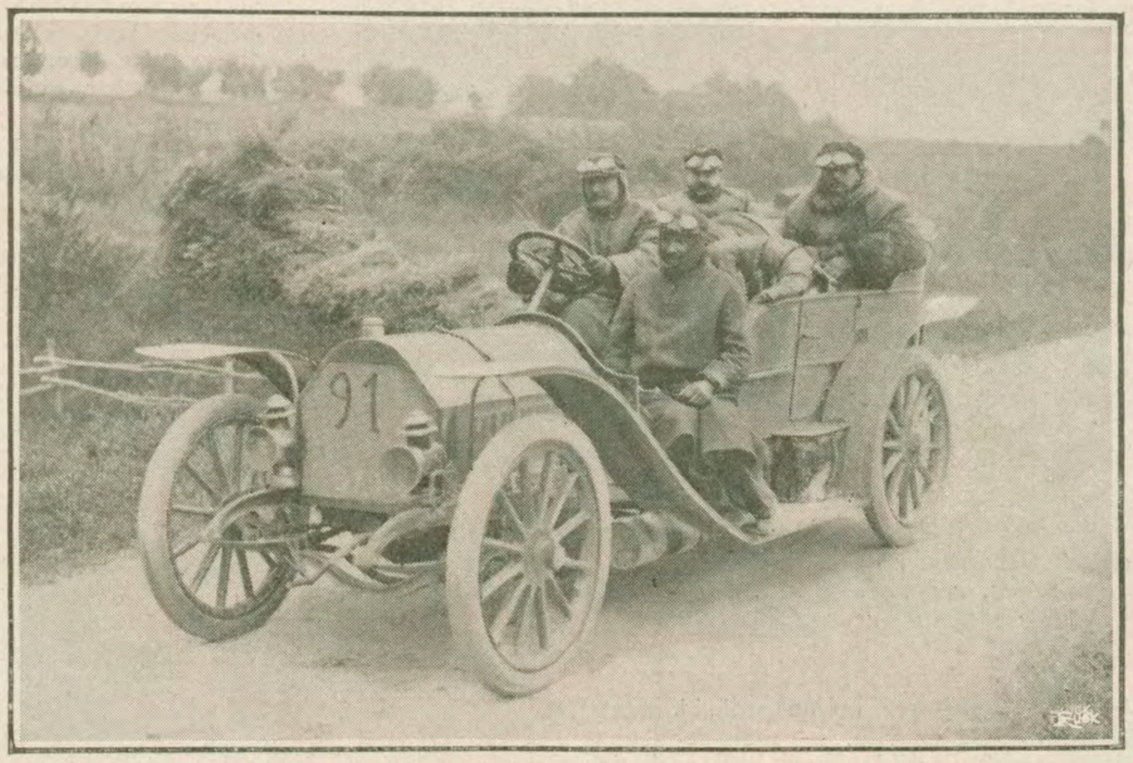
Nous continuerons, comme par le passé, à serrer du plus près possible l'actualité et à redoubler d'efforts pour que l'intérêt sportif et documentaire de notre publication ne se démente pas un instant.

LES CONCOURS DE TOURISME

Ce sont les concours de tourisme qui prouvent le plus la valeur d'une automobile Moins intéressants peut-être vis-à-vis du public que les courses de vitesse, ils sont plus probants

En dépit de certains engouements irréfléchis, l'automobile va se rapprochant de plus en plus de ses véritables destinées, qui sont essentiellement utilitaires. La diffusion du nouveau sport, l'activité féconde de certains clubs de province, le désir de tirer d'une compétition sportive des enseignements précieux, tous ces éléments réunis ont produit, au cours de la présente saison, une véritable floraison de concours de tourisme, j'entends de concours réservés aux voitures de tourisme « bonâ fide ».

Il faut se féliciter de cette excellente tendance et en encourager les diverses manifestations. Encore, bien que la course de vitesse pure exerce une indéniable attraction sur la plupart des esprits, ceux d'entre eux qui sont véritablement soucieux des intérêts bien compris de l'industrie automobile estiment que les concours de tourisme sont tout autant indispensables.



Duanip.

Premier du classement général du Concours de Tourisme de l'Automobile Club de Touraine, sur sa voiture 40-chx Berliet, *munie de pneumatiques* Michelin.

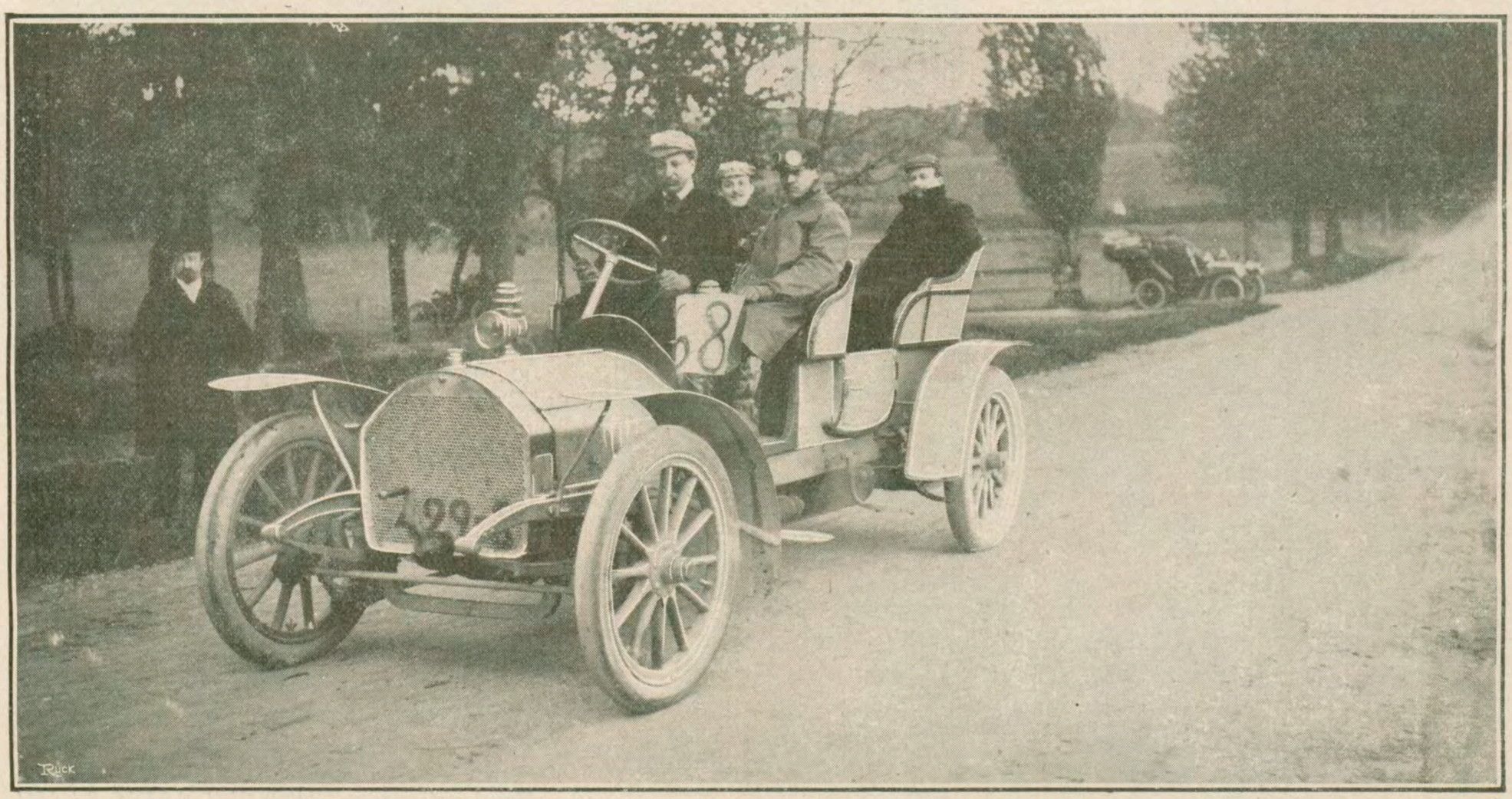
Rien n'apparaît plus séduisant et plus propre à mettre en valeur les qualités intrinsèques d'une voiture que de mettre aux prises, dans des conditions entièrement comparables, des voitures cataloguées.

De telles épreuves mettent nettement en lumière les qualités propres à chaque marque, font quelquefois ressortir une erreur, et chacun, client ou constructeur, y trouve les meilleurs enseignements pour se guider dans le futur.

Le concours de tourisme est le critérium de la valeur d'une automobile

Il est assez curieux de noter que les constructeurs lyonnais n'ont jamais cessé d'envisager du meilleur œil les concours de tourisme. Ils se sont, ce faisant, prouvés hommes avisés.

Berliet a conquis, dans ce rayon si intéressant, une superbe collection de succès. Les grands usiniers de Lyon sont d'ailleurs de ceux qui ont influé le plus heureusement sur les progrès du moteur et de la transmission. Au point de vue économique, les Berliet sont proverbiales, et qui dit économie de consommation dit par là même augmentation de rendement. Il n'est pas étonnant, dès lors, qu'elles soient les enfants chéries de la victoire. Bablot,



Paul Rivière.

Gagnant de la 4e catégorie au Concours de l'A. C. de Touraine, sur sa voiture 18-chx Mieusset.

Fabre, Duanip les ont menées à la première place, un peu partout, en dépit de la variété des règlements, et quelle que fût la sévérité des épreuves imposées.

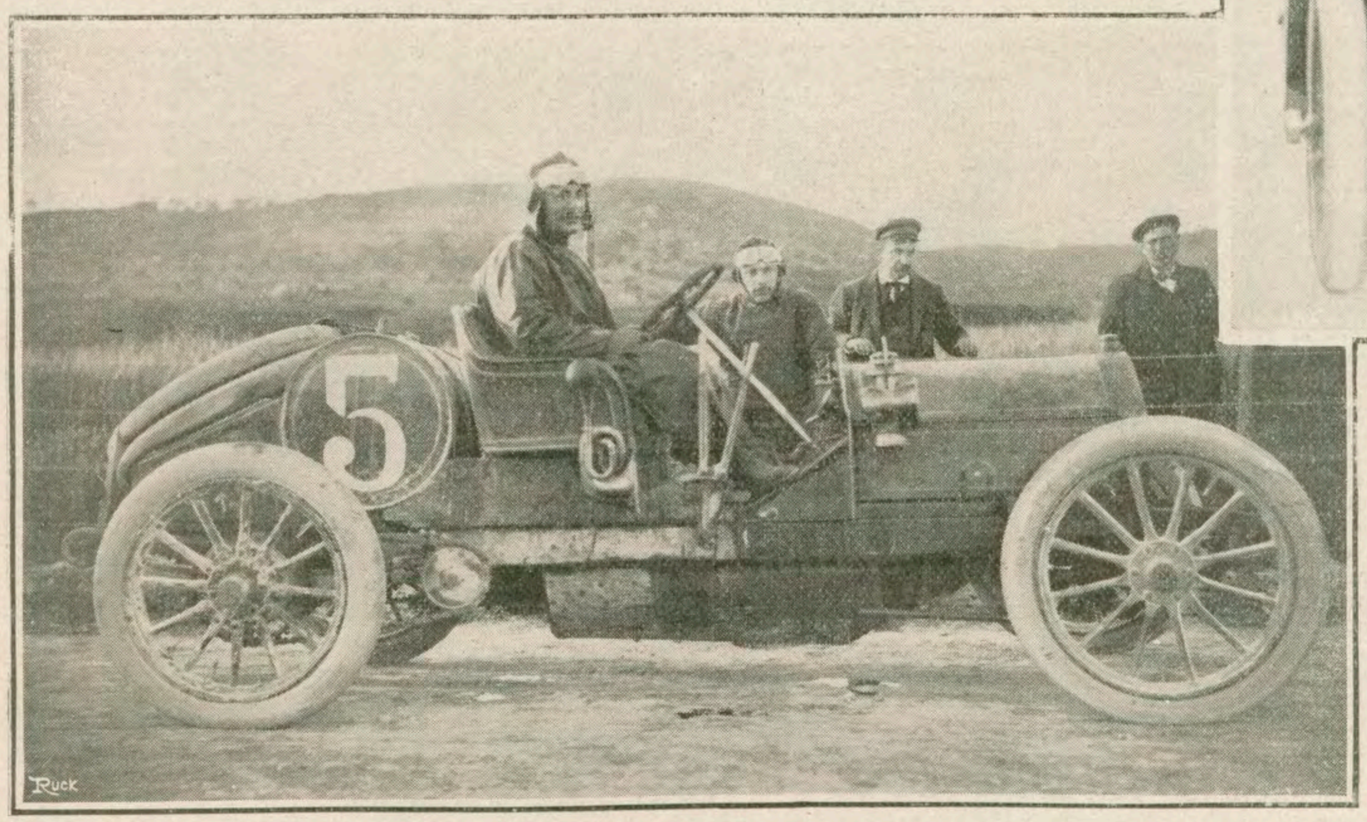
L'école lyonnaise compte, à part Berliet, certains noms dont la renommée est légitime. Faut-il citer Rochet-Schneider, les chantiers de la Buire, Mieusset (dont le fondateur est un des pères de l'automobile : n'est-ce point lui, en effet, qui établit, il y aura tantôt vingt ans, la première 3-cylindres), Pilain, Cottin et Desgouttes, etc.

Tous, comme, je le disais en commençant, se sont consacrés à la voiture de tourisme. Ils ont trouvé des solutions heureuses, toujours originales, souvent intéressantes, et par là se manifeste le puissant intérêt des concours de tourisme qui ont si heureusement influé sur l'orientation de toute une construction.

Fabre.

Gagnant de la 6e catégorie (châssis de 16 à 22.000 francs), dans la course de côte de la Provence Sportive, *en 37 s., le meilleur temps de la journée, sur sa voiture 24-chx* Berliet, *munie de pneumatiques* Continental.

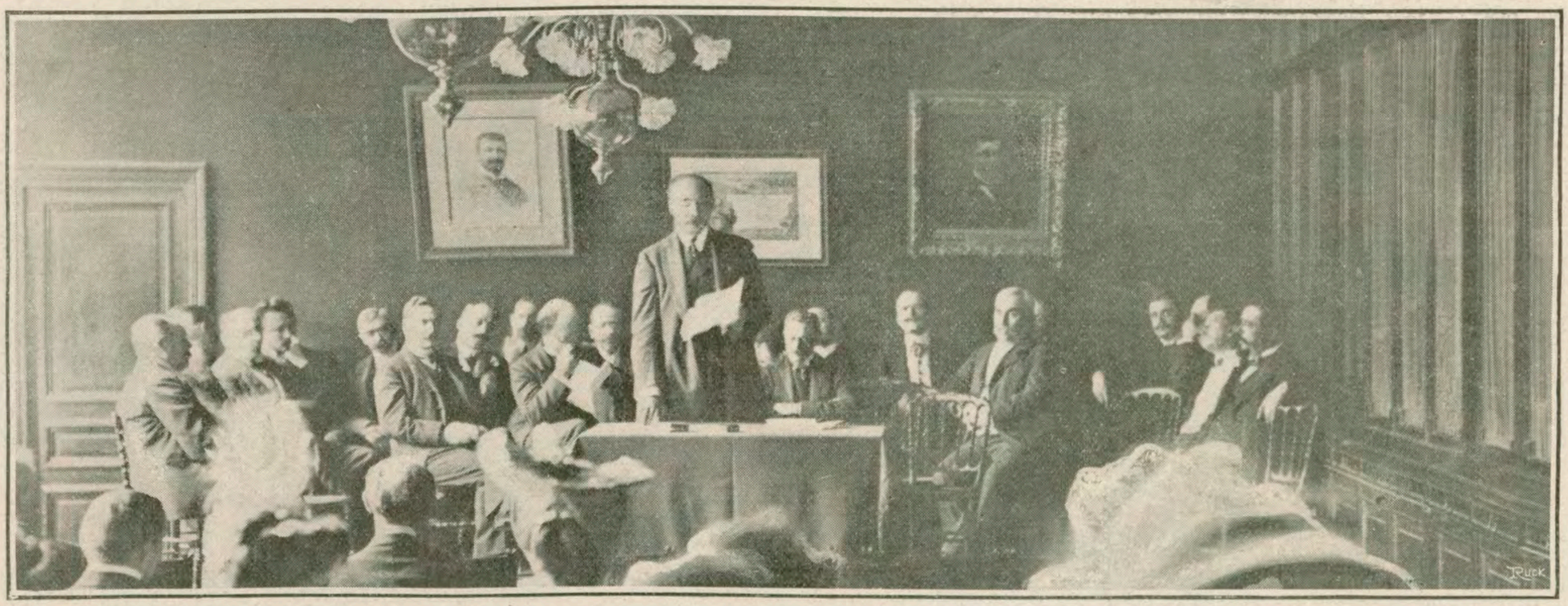
C'est ainsi, par exemple, que les questions ressortissant à l'embrayage ont toujours été étudiées à Lyon avec le plus grand soin ; c'est ainsi que les ingénieurs de la maison Berliet ont fait sur la carburation et sur le réglage des moteurs des recherches qui font autorité ; c'est ainsi, enfin, que la question du freinage par le moteur ne paraît guère avoir été travaillée jusqu'ici, et sérieusement, que par les constructeurs lyonnais. C. Faroux.



Bablot.

Gagnant de la 5e catégorie (châssis de 12 à 16.000 francs), dans la course de côte de la Provence Sportive, *en 49 s. 4/5, sur sa voiture* Berliet, *munie de pneumatiques* Continental.

La Réunion annuelle de l'Académie des Sports



Le comte de La Vaulx prononçant son discours.

Le mardi 29 mai, l'Académie des Sports a tenu sa première séance publique annuelle dans la salle de la Bibliothèque de l'Automobile Club, sous la présidence du Prince Pierre d'Arenberg.

A trois heures, le mardi 29 mai, devant une assistance choisie, s'est ouverte la première séance publique de l'Académie des Sports. Le Prince Pierre d'Arenberg, président, ouvrit la séance en résumant en quelques phrases fort applaudies les divers événements qui ont amené la fondation d'une « Compagnie » dont la raison d'être et l'importance ne se discutent même plus.

Il donne la parole ensuite à M. Paul Adam, qui retrace les origines antiques du sport et celles de l'Académie des Grecs que l'assemblée moderne ressuscite. La parole fine et élégante de l'éminent sportsman produit une grosse impression. Le docteur Léon Petit lui succède et proclame les noms des cinq premiers titulaires de la médaille créée par l'Académie : MM. le capitaine Crousse, le comte de Chabot, Juchmès, Hospitalier et le Père Feuillette.

Le comte de la Vaulx prononce un éloge funèbre du colonel Renard en termes émus. M. Frantz Reichel et le commandant Renard souhaitent la bienvenue aux deux derniers élus, MM. Joseph-Renaud et Jacques Balsan. Le marquis de Chasseloup-Laubat résume les résultats des divers concours institués pour les prix offerts à l'Académie. Pour terminer cette très intéressante séance, M. Hugues Le Roux prononce une remarquable allocution sur le rôle des sports dans la société actuelle et sur les rapports existant entre l'éducation du muscle et celle du cerveau. Et la séance est levée au milieu d'applaudissements de bon aloi.

BLOC-NOTES

La Vie au Grand Air

AUTOMOBILE

LES CONSÉQUENCES D'UN RÈGLEMENT

Nos lecteurs savent déjà qu'une des modifications les plus importantes apportées pour cette année au règlement habituel des grandes courses de vitesse oblige les concurrents du Grand Prix de l'Automobile-Club de France à effectuer eux-mêmes, sans aucune intervention étrangère, les réparations rendues nécessaires. Les plus fréquentes, celles qui arrêteront les coureurs dans la plus grande proportion, seront causées par les éclatements de pneumatiques. Il nous revient, en effet, de divers côtés que sur les voitures 1906 marchant à pleine allure, il faut changer un bandage tous les 150 kilomètres en moyenne. Les pneus périssent par le dérapage qu'entraîne l'énorme vitesse tangentielle : il est par suite prudent de tabler au circuit sur six à huit arrêts pour remplacement d'un bandage.

Or, avec une jante ordinaire, le temps de la réparation n'est pas inférieur à 6 minutes, et ce temps suppose d'ailleurs un ouvrier adroit et expérimenté. Il n'est dès lors pas étonnant que certains constructeurs Bayard-Clément, Panhard-Levassor, Vulpes, etc., et certains conducteurs, comme M. de Caters, aient pensé à employer une jante amovible. On emporte avec soi des jantes munies de pneus tout gonflés; vient-on à crever, on enlève promptement l'ancienne jante pour y substituer la nouvelle, et on repart. Deux minutes suffisent à cette opération.

A règlement nouveau... organes nouveaux, dont ne manquera pas de bénéficier le tourisme automobile.

C. Faroux.

UNE VOITURE SANS CHANGEMENT DE VITESSES

La presse anglaise a mené récemment grand tapage au sujet d'un raid de 1.200 kilomètres accompli par Cecil Edge sur une 6-cylindres Napier dépourvue de tout mécanisme de changement de vitesses.

La voiture Napier sans changement de vitesses.

Mon Dieu ! cela n'offre pas grande difficulté et beaucoup de nos constructeurs français se chargeront, pourvu que la multiplication soit judicieusement établie, de réaliser la même prouesse avec un simple 4-cylindres. Mais, dans ce dernier cas, comme dans celui qui nous occupe, il faut accepter comme conséquences inévitables : *a*) Une plus grande consommation d'essence; *b*) Une énorme fatigue de l'embrayage.

En somme, l'expérience n'a pas d'autre intérêt.

LE BALLON DE C. S. ROLLS

Le lundi 28 mai, au parc de l'Aéro-Club de France, le ballon le *Vénus*, appartenant à l'honorable C. S. Rolls a pris le départ. M. C. S. Rolls est un des champions anglais de la Coupe Aérostatique Gordon-Bennett.

Il emmena à bord de sa nacelle le comte Henry de La Vaulx.

CYCLISME

CYCLISME GRAND TOURISME

Si nous délaissions les sentiers battus du sport pour parle run peu tourisme ? Aussi bien, la question est-elle d'actualité avec l'approche de la saison des vacances et, par conséquent, des longues excursions à bicyclette sur les routes de notre beau pays.

Hélas ! il faut le constater, nous ne faisons guère à ces routes l'honneur qu'elles méritent, au point de vue cycliste.

Combien d'entre nous partent pour une ou plusieurs semaines, sur leur fidèle cheval d'acier, à la conquête d'horizons nouveaux ? Bien peu.

Ce n'est pas dans le cadre restreint de notes rapidement esquissées comme celles-ci qu'on peut développer semblable question ainsi qu'elle le mérite et rechercher les causes d'un aussi singulier état de choses. Pourtant, il est facile d'en indiquer une, qui me paraît être la principale, si j'en juge par les comparaisons que permet l'Angleterre, pays où le grand tourisme cycliste est si fort en honneur que l'automobile ne lui a même pas porté ombrage.

Je veux parler du manque absolu d'esprit pratique dans le choix de l'instrument qui doit nous servir à déambuler par les routes.

La bicyclette adaptée au véritable tourisme doit être peu multipliée, les nôtres le sont outrancièrement; elle doit comporter un guidon relevé, nous nous complaisons encore au guidon de course qui oblige le cycliste à se courber littéralement en deux; les freins et le garde-boue sont des accessoires indispensables, nous les prohibons sous prétexte qu'ils alourdissent et enlaidissent la machine. Et ainsi pour tout le reste.

Ce qui explique pourquoi les trois quarts des cyclistes de France, estimant que la bicyclette doit surtout servir à faire de la vitesse et être équipée en conséquence, vont en effet très vite, mais s'arrêtent tous avant d'aller bien loin !

Victor Breyer.

LA FÊTE DES ARTISTES

Le 26 mai a été donnée au Vélodrome Buffalo la *Fête des Artistes*. Cette réunion remporta un grand succès, malgré un temps épouvantable.

Mlle G. Chapelas, starter modern-style.

Le Championnat des Artistes, très disputé, fut remporté par Jean Servin, devant Cazalis, Rolle, Violet, Winter et Ravet. Une épreuve de course gaie, dite course aux valises, fut gagnée par Bussy, précédant Cornely et Chabert. Quant à la course des journalistes, elle revint à Robert, battant Ravaud (tombé), E. Robert et P. Benoist.

RÉSULTATS TECHNIQUES

HIPPISME

Dimanche 27 mai

Chantilly. — *Prix du Jockey-Club* (2.400 m.). — 1. Maintenon, à M. Vanderbilt (Woodland); 2. Quénoto, 3 Eider. (17 partants.)

Prix de Dangu (4.000 m.). — 1 Clyde, à M. Veil-Picard (Cormack); 2 Rataplan, 3 Ecots. (5 partants.)

Mardi 29 mai

Saint-Ouen. — *Prix Killarney* (Steeple 3.400 m.). — 1 Medwin, à M. Marino Clado (Parfrement); 2 Muntjac, 3 Canard. (6 partants.)

Jeudi 31 mai

Longchamp. — *Prix de Lonray* (2.000 m.). — 1 Chardonneret, à M. Prat (Bellhouse); 2 Phœnix, 3 Novio. (6 partants.)

Prix de Malleret (1.600 m.). — 1 Gamaliel, au comte de Moltke-Hvitfeld (M. Henry); 2 Moulins-la-Marche, 3 Fitz Elf. (5 partants.)

Prix de Victot (2.000 m.). — 1 Prestige, à M. Vanderbilt (Ransch); 2 Oakleih.

AUTOMOBILE

Dimanche 27 mai

Concours de tourisme de l'A. C. de Touraine. — Le kilomètre en palier. — 6e catégorie : 1 Delahaye II (52 s.); — 5e catégorie : 1 Berliet (46 s.); — 4e catégorie : 1 Mieusset (54 s.); — 3e catégorie : 1 Marbais-Lasnier (1 m. 2.)

CYCLISME

Dimanche 27 mai.

Buffalo. — *Poule des nations.* — 1. Poulain, 2. Kramer, 3. Friol, 4. Otto Meyer, 5. Van den Born.

Jeudi 31 mai.

Buffalo. — *Match à trois.* — 1. Poulain, 2. Kramer, 3. Friol.

Course de 10 kilomètres derrière moteurs. — 1. Mettling (8 m. 59 s. 4/5), 2. Moran, 3. Rugère.

Motocyclettes. — 1. Billot (les 5 kil. en 3 m. 23 s. 2/5), 2. Moreau, 3. Baudry (tombé).

AVIRON

Dimanche 27 mai.

Billancourt. — S. N. de la Marne bat le Rowing-Club de Paris.

ATHLETISME

Dimanche 27 mai.

Prix Blanchet. — 1. Racing-Club de France, 2. Stade Français, 3. Stade Bordelais.

PETITE CORRESPONDANCE

Automobile.

Vicente Cajal, Huesca. — Le Grand Prix de l'Automobile-Club se courra durant deux journées, les 26 et 27 juin.

C. von Anker, Stuttgard. — Nous acceptons bien volontiers. Mais envoyez-nous vos documents le plus tôt possible.

J. Benoit, Limours. — Votre solution est des plus ingénieuses. Au point de vue théorique, elle est parfaite, mais sa réalisation est impossible.

Cyclisme.

Montaigaud. — 1. Il n'en existe pas. — 2. Son record n'a pas été homologué. — 3. Cet article a déjà été traité. Regrets.

J. Roche, Amiens. — Cette épreuve est réservée aux amateurs.

Pur ou pro ? — Cette question est très délicate comme toutes celles qui concernent l'amateurisme. Notre avis est que cet acte vous rendrait sûrement professionnel. Par conséquent, nous vous le déconseillons si vous tenez à votre titre d'amateur.

Athlétisme.

Royaumont. — Le record français est de 12 kilom. 250, par le marcheur professionnel Fantou.

P. Lévy. — Venez nous voir un matin de cette semaine, nous vous mettrons en rapport avec lui.

Un boxeur. — C'est l'un de nos meilleurs boxeurs poids léger. Il est Anglais de naissance, mais il ne s'est jamais entraîné qu'en France.

Hippisme.

V. Cajal, Huesca. — Le Grand Prix a toujours lieu huit jours après le Grand Steeple, c'est-à-dire cette année le 10 juin.

De Bl., Bordeaux. — Il a une chance, mais je ne crois pas qu'il puisse renouveler sa victoire d'il y a trois semaines.

ATHLÉTISME

EDUCATION PHYSIQUE

On songe sérieusement, à l'U. S. F. S. A. à créer un diplôme d'éducation physique pour les élèves de nos établissements d'enseignement. C'est une idée féconde. Exposée par notre confrère Frantz Reichel, elle a eu, l'autre soir, la faveur du Conseil. Le « murmure approbateur » l'a accueillie. M. le président a même déclaré, à ce propos, qu'il « regrettait de n'avoir pas plus souvent l'occasion de causer de choses aussi intéressantes », ce qui est un peu dur pour l'honorable assemblée qu'il dirige.

Le projet d'ensemble est vaste. Il comporte la création d'une série d'épreuves qu'une commission ferait disputer tour à tour dans chaque lycée. On demanderait à nos potaches tant de connaissances physiques, si j'ose dire, que les sports régentés par l'U. S. F. S. A.. ne paraissent pas suffisants et qu'on songe à demander le concours des fédérations alliées pour d'autres exercices patronnés par elles.

L'auteur du projet souhaite peut-être de voir rendre ce diplôme exigible, à la fin des études, pour certaines carrières. Et ce ne serait pas si ridicule.

Seulement, comment va-t-on mettre à exécution ce dessein, qui est bien, n'en doutez pas, une des plus grandes pensées du siècle ? La destinée de nos potaches est pour eux terriblement ironique. Des esprits éminents, des chefs de l'Université leur vantent le bienfait des ébats en plein air. Mais déjà ces malheureux, de par les programmes qu'on leur inflige, doivent être à la fois littérateurs, philosophes, polyglottes, mathématiciens, physiciens, chimistes, naturalistes, historiens et géographes. Où prendraient-ils le temps d'être aussi des athlètes accomplis ?

Fernand Bidault.

LE PRIX BLANCHET

Pour la treizième fois, le Prix Blanchet a été disputé le 27 mai à la Croix-Catelan.

La course de 100 mètres fut l'objet d'une brillante victoire à l'actif de Lesieur, l'excellent stadiste, qui accomplit le parcours en 11 s. 4/10.

Le Racing rattrapa ce retard dans le 110 mètres haies, enlevé par notre collaborateur Klingelhœfer, qui renouvela son exploit de

Lesieur, du S. F., vainqueur du 100 m. (11 s. 4/10) au prix Blanchet.

Londres (17 s. 8/10), battant Molinié, du Stade Bordelais. Le R. C. F. triomphait à nouveau dans le 1.500 mètres où les trois premiers étaient des racingmen.

Le 400 mètres n'échappait pas davantage au R. C. F.

Belin du Coteau, auquel la cuisine française convient mieux que la cuisine athénienne, fit une course splendide, se classant premier en 53 s. 2/10.

Le Racing Club triomphait donc haut la main par 44 points, battant le Stade Français, second avec 71 points, le Stade Bordelais avec 119 points, etc..., etc...

HIPPISME

LE CONCOURS CENTRAL HIPPIQUE

Le monde des éleveurs est encore en mouvement. C'est qu'actuellement a lieu, chez tous ceux qui s'occupent des questions hippiques, la préparation au Concours central d'animaux reproducteurs des espèces chevaline et asine qui, pour la deuxième fois, va se tenir, à Paris, à la Galerie des Machines, du mercredi 13 au dimanche 17 juin inclusivement.

Là, point de sauts d'obstacles, point de parade, ni toilettes, ni habits rouges, mais une présentation pure et simple des plus belles espèces que possède la France.

Aux animaux primés sont distribuées des médailles d'or, d'argent et de bronze, accompagnées de sommes d'argent. Il faut remarquer, cependant, que cette récompense pécuniaire n'est pas accordée aux pur sang anglais, et cela, pour se conformer au vœu qu'avait émis la Commission permanente du Congrès hippique.

Cette année, le total des prix s'élève à 379, auxquels est affectée une somme de 205.000 francs. C'est un joli denier qui ne manquera pas certainement de stimuler le zèle des éleveurs et nous promet le spectacle d'un joli lot de concurrents, qui seront examinés par un jury composé, dans chaque groupe, de quatre membres : le fonctionnaire de l'administration des Haras, l'officier des remontes militaires et deux membres nommés par le ministre de l'agriculture.

P. M.

LE MEETING DE NANTES

Le meeting de Nantes vient de remporter un vif succès. Il a commencé le 20 mai. Au cours de cette première journée, le prince d'Arenberg a remporté toutes les courses où il avait des représentants. Il est vrai que ses chevaux,

Rose d'Amour, gagnante du prix de la Société d'Encouragement.

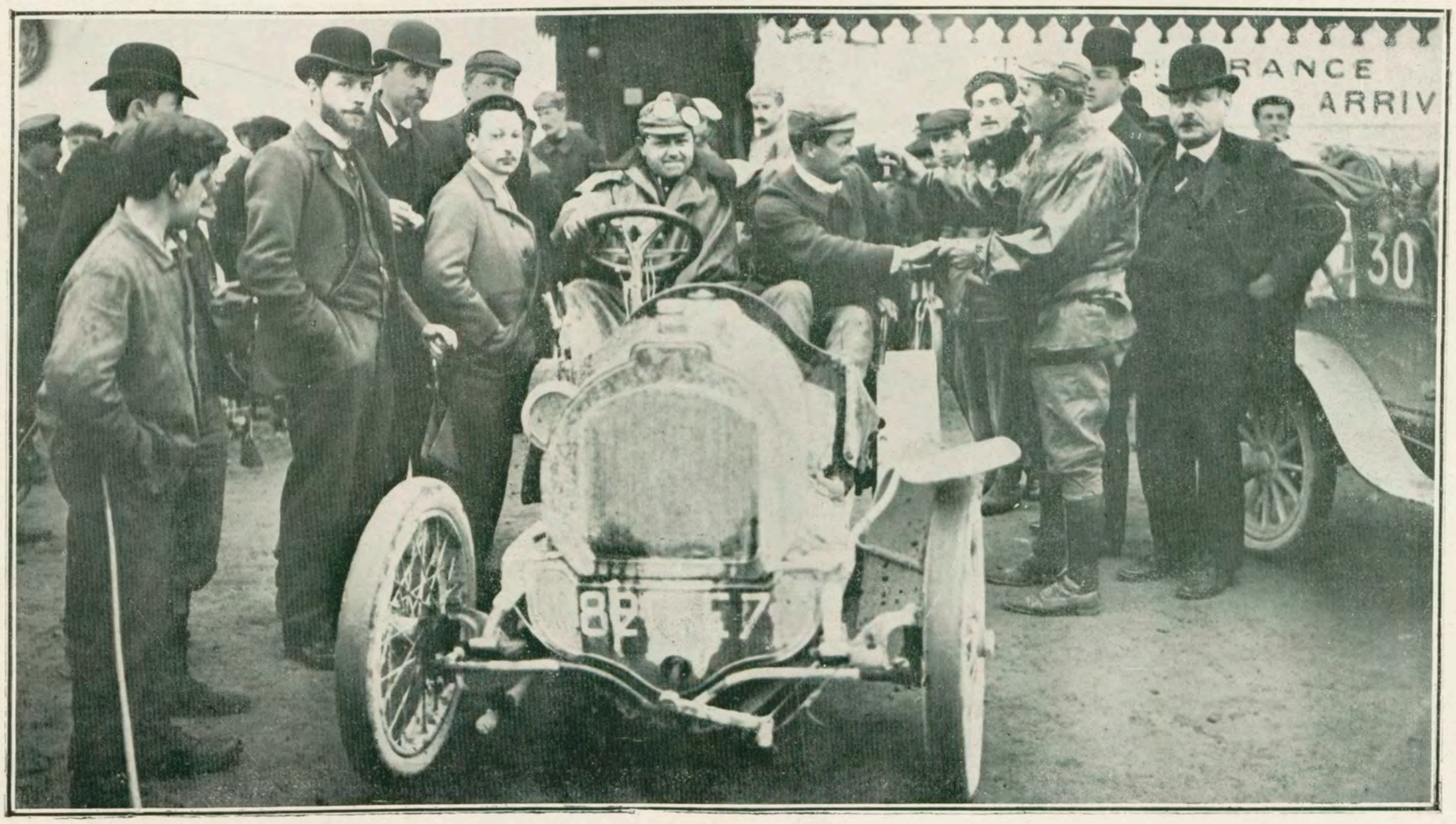
entraînés par Cook, se présentaient au poteau fin prêts et galopaient par-dessus le lot.

Le second jour, le morceau capital de la journée était le prix de la Société d'Encouragement, doté de 10.000 francs pour le premier. Le vainqueur fut Rose d'Amour, par Ermak et Rose-Bay, à M. de Monbel, montée avec tact par Floch, devant Rameau-Fleury, à une encolure.

LES FAUX TICKETS DE MUTUEL

Un individu qui avait été arrêté sur le champ de courses de Saint-Ouen au moment où il présentait à la caisse du Pari-Mutuel des tickets faux, vient d'être condamné, pour ce fait, à quatre mois de prison par le Tribunal correctionnel de la Seine.

LE TOUR DE FRANCE



Le vainqueur du Tour de France.

C'est Barriaux, sur sa voiturette Vulpès, *qui se classe premier de sa catégorie et premier du classement général. Arrivé à Paris sans aucun point de pénalisation, il a pris en outre la première place dans l'ensemble des deux épreuves du Ventoux et du kilomètre en palier, destinées à départager les concurrents classés* dead heat. *Notre photographie le représente à Amiens, serrant la main de Cissac, le vainqueur des motocyclettes. Cette voiturette est munie d'un moteur* de Dion.

L'équipe des Austral. (Plaques Lumière.)

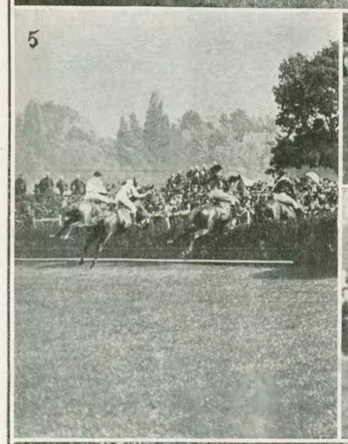
Dans la catégorie des Tri-Cars, les Austral *ont pris les trois premières places, avec Schweitzer, Barenton et Giraud. Ces trois machines sont munies de pneumatiques* Continental.

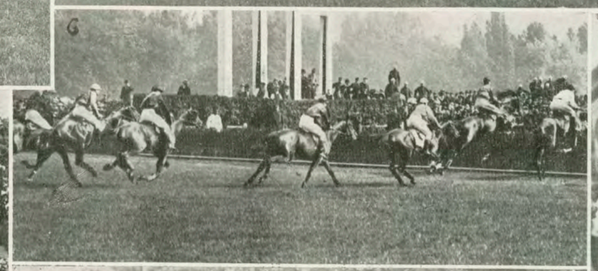
La grande épreuve organisée par l'Autocycle Club de France et les *Sports* et réservée aux véhicules légers, s'est terminée dimanche à midi. Sur 30 concurrents partis, 22 se sont retrouvés à la Porte Maillot, après avoir parcouru 2.600 kilomètres. C'est un véritable succès, dont il faut féliciter les constructeurs, qui ont su établir des véhicules d'une robustesse et d'une régularité à toute épreuve, et les conducteurs, qui ont résisté à douze jours de course consécutifs sur les grandes routes de France, tour à tour trempés par la pluie et brûlés par le soleil.

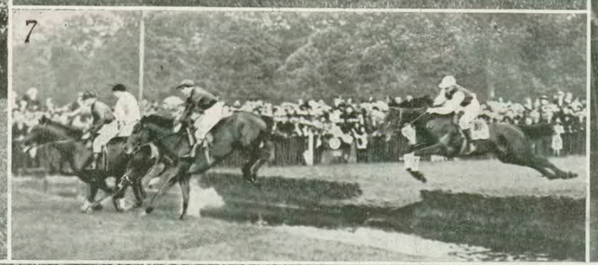
(Voir page 432 la suite des arrivées)

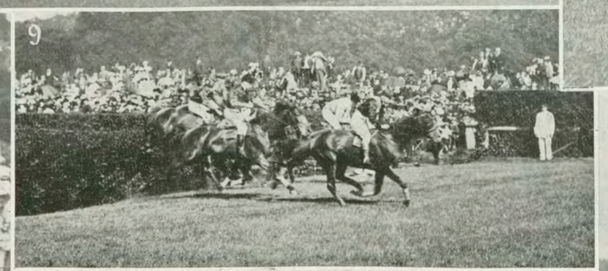
Copyright on June 9 th 1906. Privilege of copyright in the United States reserved under the Act approved March 3 rd 1905 by Pierre Lafitte.

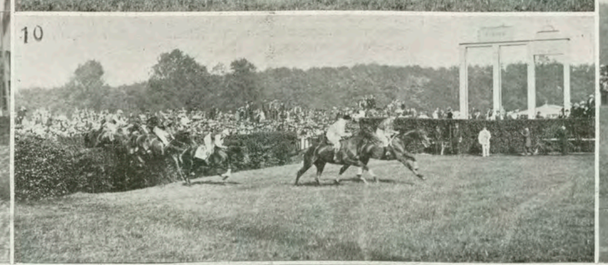
LE GRAND STEEPLE-CHASE DE PARIS ø 125,000 francs ø 24 Obstacles ø Victoire de BURGRAVE II

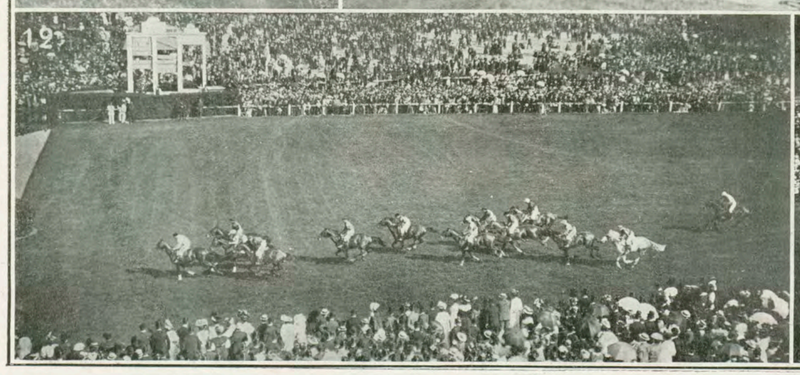


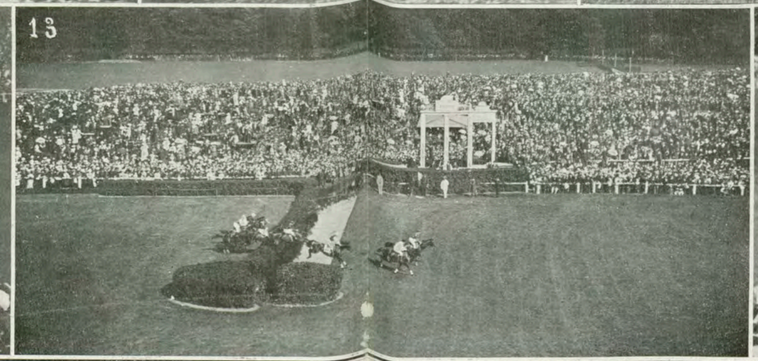


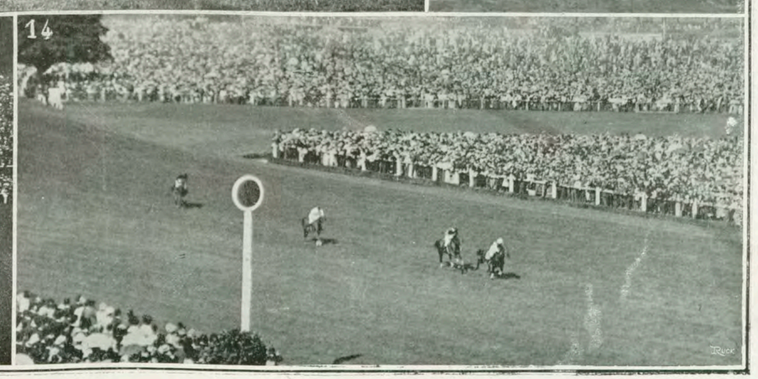












La course, racontée par les instantanés des neuf photographes de la *Vie au Grand Air*.

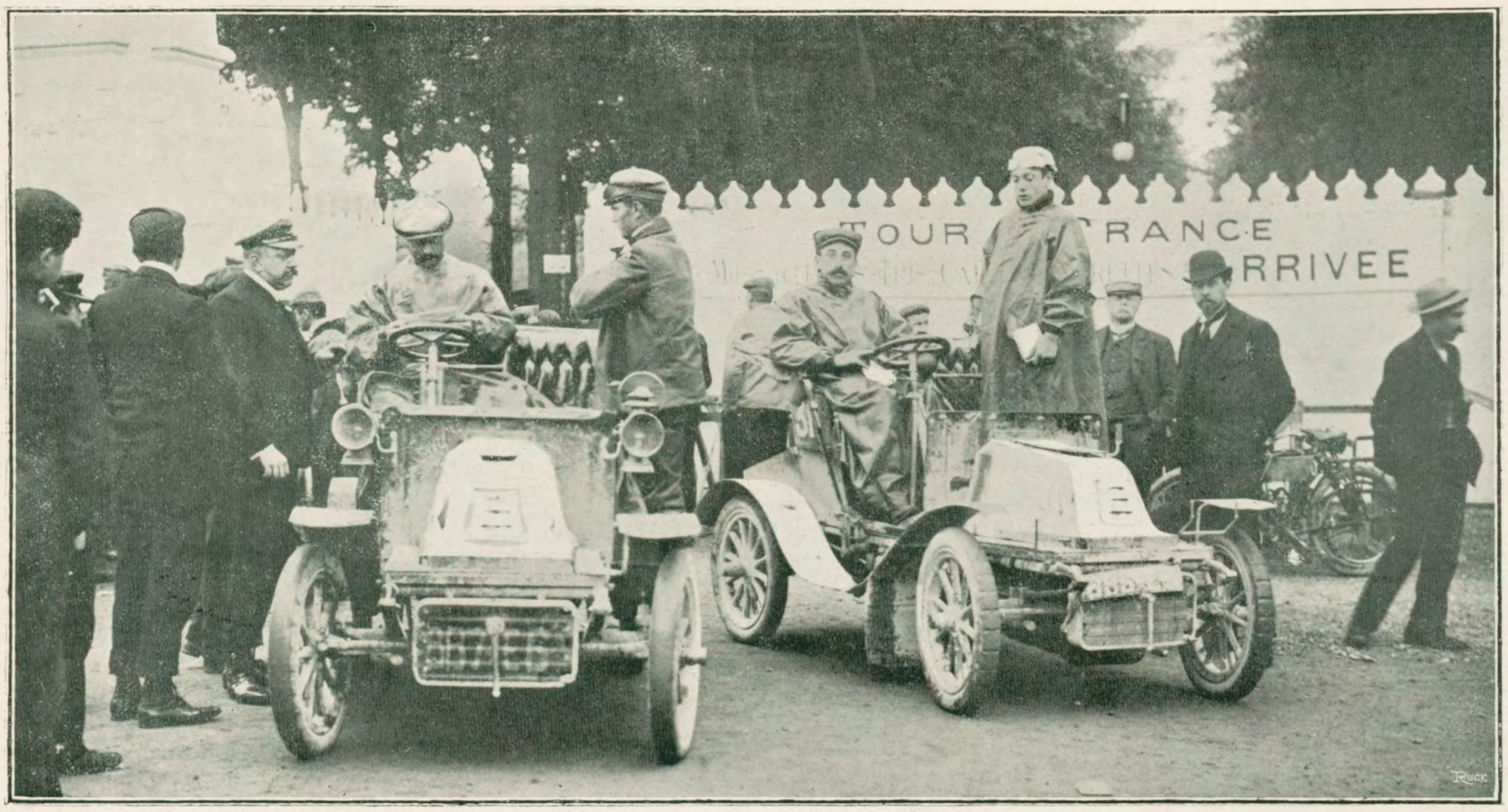
1. Le défilé. Conduits par l'impeccable starter, M. Roy, les concurrents défilent devant les tribunes. En tête, les représentants de l'écurie Veil-Picard, Frosdorphe et Flambant II, puis Issoudun, Frisquet, etc. — 2. Le mur en pierre. Fragilité saute en tête, suivie de Violon II, Issoudun et Matsouyé; Crémant tombe à cet obstacle. — 3. La descente de la butte en terre. Fragilité a pris une longueur d'avance sur Violon. — 4. Le bull-finch. Fragilité et Violon II abordent l'obstacle. — 5. Le premier saut de la rivière des tribunes, vu d'arrière. — 6. Le second saut de la rivière des tribunes, vu d'arrière. — 7. La rivière du huit. Fragilité et Violon II viennent de passer, Burgrave II a été saisi en train de sauter. — 8. La rentrée du gagnant, Burgrave II, m. b., 4 ans, 62 kil. 1/2, par Saint Damien et Béatrix II, à M. Gaston Dreyfus, monté par R. Sauval, entraîné par Lawrence. — 9. Le premier saut de la rivière des tribunes vu d'avant. Les chevaux sautent en groupe. Flambant II culbute à cet obstacle, tandis que Knicknack fait une grosse faute. — 10. Le second saut de la rivière. Fragilité, Burgrave II, Violon II sont ensemble, devant Master Bob II, Révolutionnaire et Frisquet. Knicknack refuse l'obstacle. Theodocion s'est arrêté aussitôt après l'obstacle. — 11. L'arrivée. Burgrave II, bien soutenu par son jockey Sauval, bat Violon II de deux longueurs. Fragilité est troisième, à quatre longueurs, précédant Matsouyé.

La course, vue du haut des tribunes par un dixième photographe.

12. Le premier passage. Woodland s'est assuré le commandement dès le départ. — 13. Le second saut de la rivière des tribunes. On aperçoit tout le peloton de tête. — 14. L'arrivée. Outre les trois premiers, on peut voir dans le fond Matsouyé. Frisquet et Révolutionnaire sont derrière.

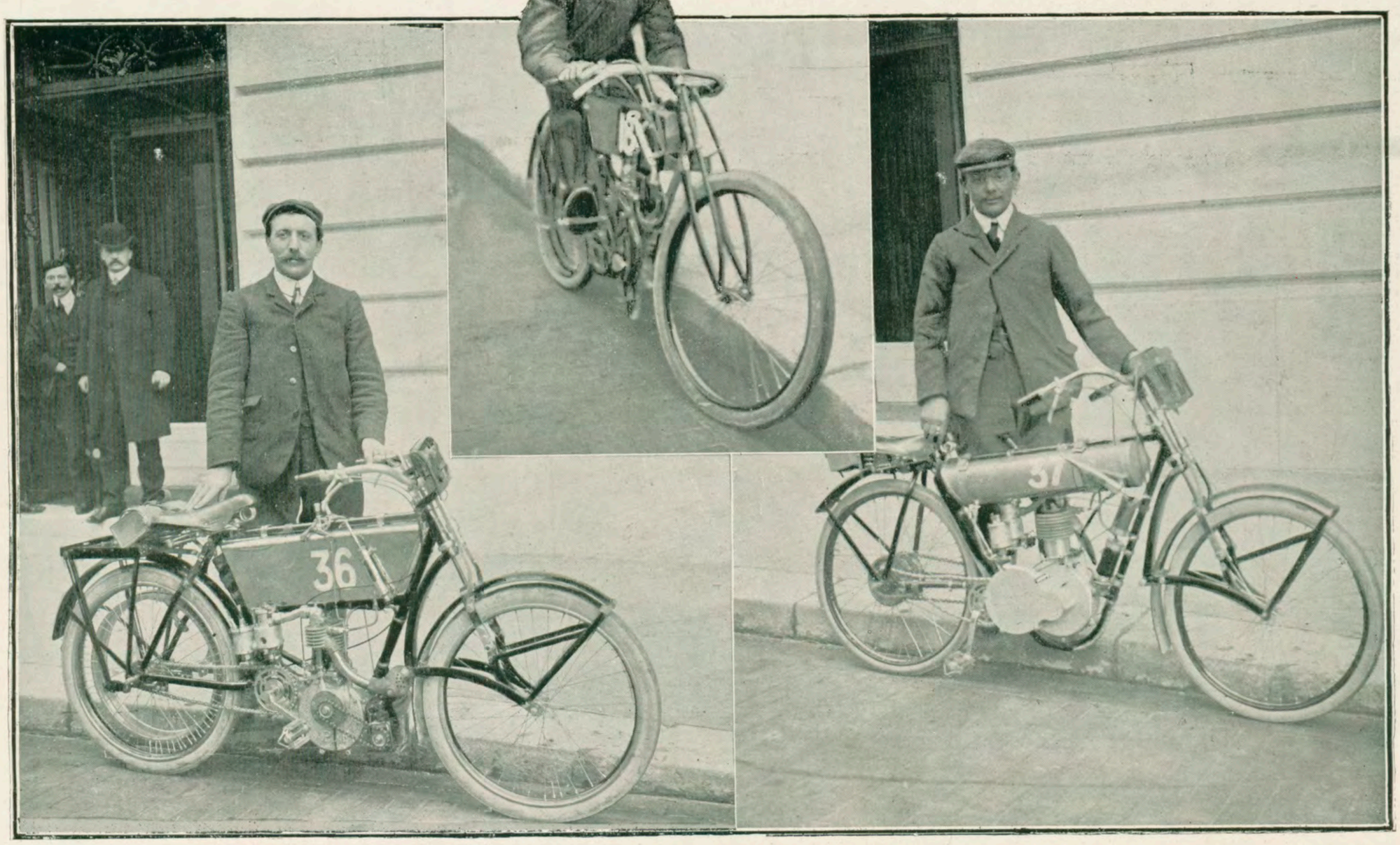
Treize concurrents se sont présentés au poteau dans le Grand Steeple. Dès le départ Woodland a pris crânement la tête, faisant mener à Fragilité un train soutenu, suivi de Matsouyé, Burgrave, Knicknack et Violon. Le cheval anglais Theodocion suivait péniblement à 50 longueurs. Au second saut du brook, Violon passait en tête, suivi de Matsouyé, Fragilité et Burgrave; celui-ci revenait sur le leader et sautait la dernière haie sur la même ligne. Mais Violon, moins bien soutenu par Day, succombait de deux longueurs contre le poulain de M. Gaston Dreyfus. Fragilité était troisième, à quatre longueurs. — Burgrave II, le vainqueur, appartient à M. Gaston Dreyfus, il est entraîné par Lawrence et était monté par R. Sauval. — M. Gaston Dreyfus a touché 139,650 fr. et un objet d'art de 10,000 fr., plus 10,000 fr. comme éleveur; 12,500 fr. sont revenus au second, 6,250 fr. au troisième et 2,500 au quatrième. MM. Gautier et du Chevalard, ont touché 5,000 fr., comme éleveurs de Violon II.

LE TOUR DE FRANCE (suite)



Pellisson.

Les deux voiturettes de Dion, de Pellisson et **Les voiturettes de Dion.** Pellegrin.
Pellegrin terminent toutes les deux, sans pénalisation, ayant accompli le parcours de chaque étape à la moyenne règlementaire de 30 kilomètres à l'heure. La première était munie de pneumatiques Michelin, *la seconde de pneumatiques* Dunlop.



Cissac, premier des motocyclettes 1/3 de litre.
Seul, avec les voiturettes, Cissac a terminé le parcours sans pénalisation, faisant triompher, comme elle l'avait fait en 1905, la motocyclette Peugeot, *marque T. D. F.*

Contant, premier des motocyclettes légères.
Le jeune Contant a accompli, sur une petite motocyclette Alcyon, *munie de pneumatiques* Dunlop *une remarquable performance, battant de loin tous ses concurrents.*

Giuppone, second des motocyclettes 1/3 de litre.
Sur les treize étapes, Giuppone en a couvert douze sans pénalisation. Il a pris facilement la seconde place, derrière son camarade. Cissac, sur sa moto Peugeot *marque T. D. F.*

L'ENTRAINEMENT AMÉRICAIN

POUR LES COURSES A PIED ET LES CONCOURS ATHLÉTIQUES

Par Geo W. ORTON

VI [1]

LE SAUT EN HAUTEUR

Les Américains apportent dans les concours athlétiques une perfection de style, un soin du détail bien réglé qui les ont rendus très supérieurs aux Anglais ✍ Les Irlandais, seuls, peuvent lutter avec eux ✍ Geo W. Orton va nous expliquer la manière de sauter en hauteur des Sweeney et des Baxter, athlètes qui ont approché les deux mètres, et dont le style est inconnu en France ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍

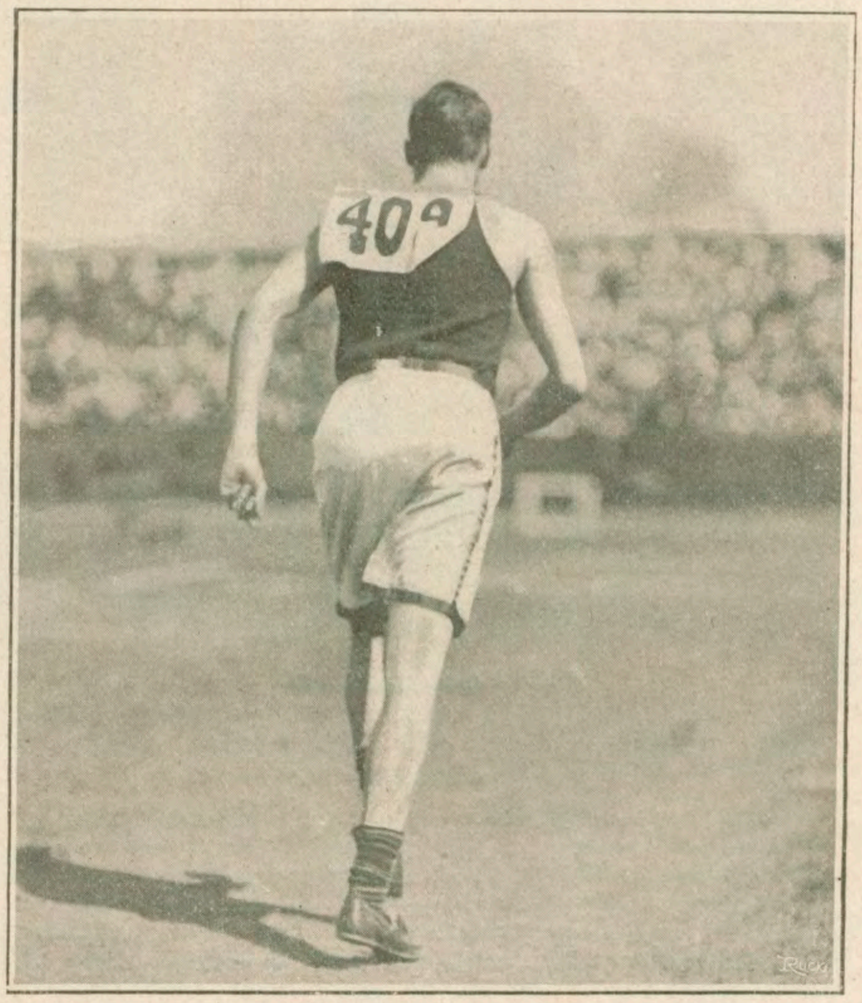
Le saut en hauteur demande de l'agilité, une aptitude naturelle à sauter et une exécution parfaite. Beaucoup d'athlètes ont la détente ; mais, faute de savoir en tirer le meilleur parti, ils sont battus par des hommes moins bien doués physiquement. C'est dire que, dans ce concours, on ne saurait accorder trop d'importance au style.

Il y a plusieurs manières de sauter. La plus facile à apprendre est celle qu'on nomme en Amérique le « saut en coup de ciseaux ».

Pour effectuer ce saut, l'athlète court vers la barre suivant une ligne oblique. Il jette une jambe par dessus, l'autre suit immédiatement, en même temps que le corps se renverse, dans un effort, pour éviter la barre. Ce procédé est simple, mais on ne peut guère développer son rendement.

Le style de Sweeney. La manière qui donne les meilleurs résultats est celle que vous avez pu voir pratiquer à Paris, en 1900, par les fameux sauteurs Sweeney et Baxter. En voici la description :

Le sauteur, parti face à la barre, retombe face à la barre, après avoir effectué sur lui-même un demi-tour complet. Donc, le coureur se place face à la barre. Il s'avance vers elle perpendiculairement, puis, arrivé à une certaine distance, il abandonne la perpendiculaire pour décrire un quart de cercle qui doit se terminer à l'endroit du « take-off », c'est-à-dire de l'appel du pied.

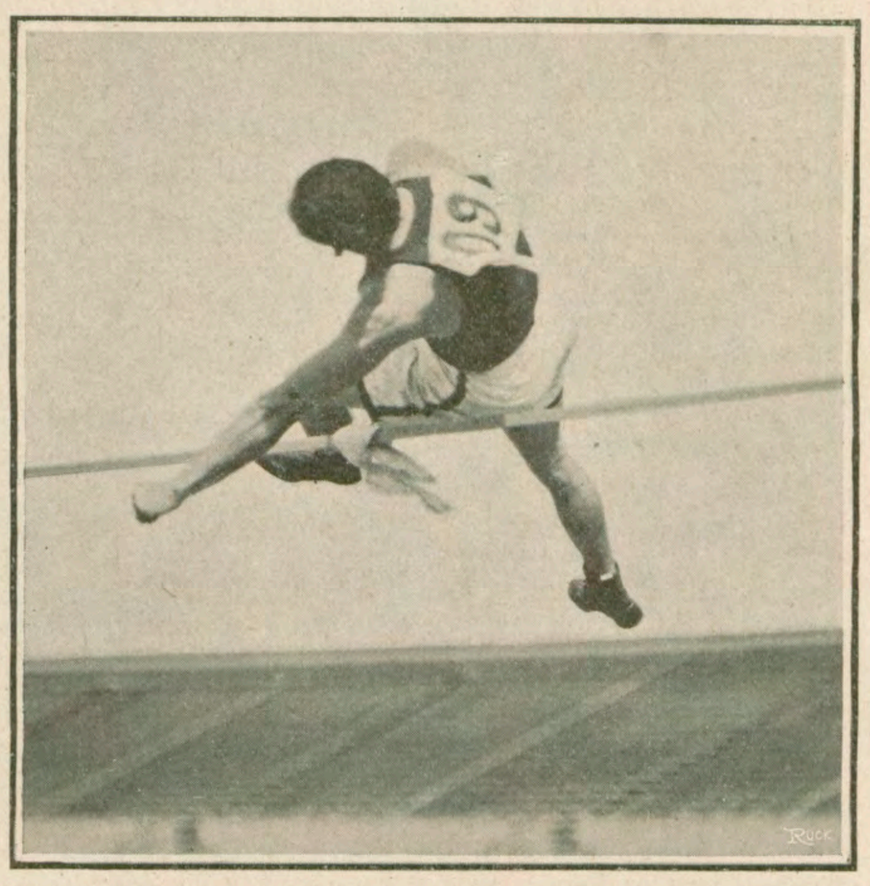


Le départ.
Marshall, de l'Université de Yale, champion " intercollegiate " d'Amérique, prenant son départ pour le saut en hauteur.

Ce quart de cercle a pour but d'imprimer au saut l'élan tournant nécessaire au demi-tour. Le sauteur s'élance, la jambe droite en l'air, en aidant ce mouvement par la projection en hauteur du bras droit et de la poitrine. Le corps s'élève et l'athlète jette la jambe droite par-dessus la barre. En montant, il a effectué sur lui-même un quart de tour, de telle façon que son corps, parvenu à sa plus grande élévation, s'est trouvé avoir le côté droit parallèle à la barre. Le second mouvement commence aussitôt. La jambe droite descend de l'autre côté de la barre, tandis que la gauche, attirée vivement, passe à son tour. Le bras gauche s'élève et le corps se couche progressivement, se plaçant dans une position presque horizontale. La jambe gauche est passée, l'athlète continue son mouvement tournant et descend à terre face à la barre.

Le premier mouvement.
L'Américain Baxter, champion du monde (record : 1 m. 92), gagnant le Championnat d'Angleterre en 1900. La photographie montre le mouvement de la première jambe par-dessus la barre. Cet extraordinaire sauteur vient d'être victime d'un accident : il s'est rompu un tendon en s'entraînant.

Ce saut n'est pas aussi difficile qu'il en a l'air. Il demande à être pratiqué à de faibles hauteurs jusqu'à ce qu'on en possède bien le secret. En somme, le travail des jambes est presque le même que dans le « coup de ciseaux ». La différence consiste dans le mouvement du buste avec les deux péripéties essentielles : le demi-tour dans l'air et le renversement au-dessus de la barre. Soignez donc ces deux gestes. Vous serez maître du premier quand, en atteignant la plus grande hauteur, vous aurez, ainsi qu'il a été dit, le côté droit du corps exactement parallèle au plan vertical de la barre. Le renversement du buste facilite le saut de deux façons. Non seulement ce mouvement de bascule permet à l'athlète de jeter les jambes plus haut, mais il l'aide encore à éviter la barre.

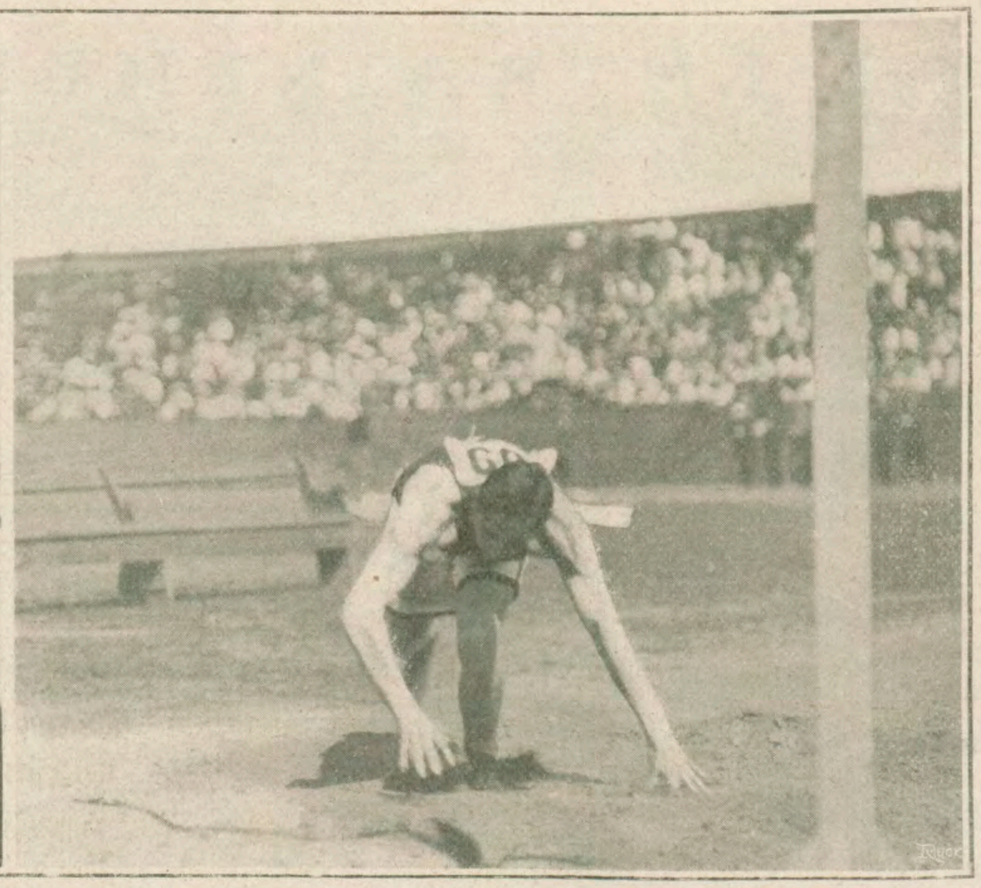


Le second mouvement.
W. C. Lowe, champion " intercollegiate " de 1904. La jambe gauche est passée à son tour. Le sauteur se couche sur la barre pour l'éviter, en s'aidant du bras gauche.

(1) Voir les nos 398 et suivants.

Le troisième mouvement.

Le même W. C. Lowe. Le sauteur est maintenant dans une position presque horizontale. Il lève le bras droit pour faciliter l'effacement de l'épaule qui rase la barre.



Le dernier mouvement.

Marshall, que nous avons vu partir face à la barre, redescend de l'autre côté également face à la barre ayant effectué dans l'air un demi-tour complet.

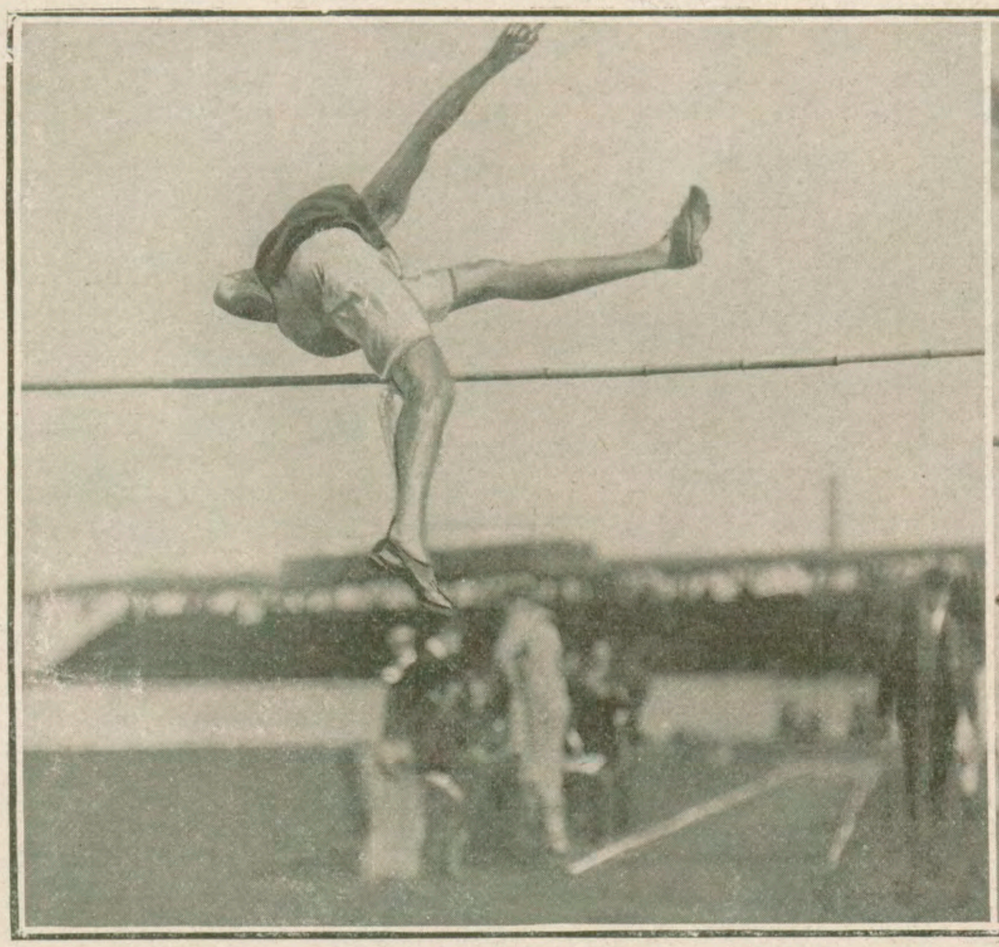
Il n'est pas étonnant que ce style, adopté par les meilleurs sauteurs, leur ait donné les résultats que nous admirons, car il est basé sur l'emploi le plus économique de toutes les forces qui contribuent au saut. Beaucoup de spécialistes y apportent une modification. Ils courent droit sur la barre, jettent les jambes horizontalement en l'air, et tournent sur eux-mêmes. C'est une manière plus avantageuse que « le coup de ciseaux », mais inférieure au style de Sweeney, car on n'y a pas, comme dans ce dernier, le gouvernement absolu de son corps.

Le « take-off ». Quel que soit le style qu'il adopte, le sauteur doit connaître exactement l'endroit de son « take-off » ou appel du pied. Cet endroit sera le point d'où il est nécessaire qu'il s'enlève pour se trouver au-dessus de la barre au moment où son corps atteint la plus grande hauteur. Il n'y a pas de règle fixe pour obtenir ce point. On le précise par l'expérience et en observant d'autres sauteurs. Il est également utile d'arriver sur la barre avec un élan bien calculé. Pour cela, après avoir trouvé son « take-off », l'athlète fera sept ou huit pas en arrière, et vérifiera, par des essais, si cet intervalle lui permet d'arriver, mathématiquement, sur la ligne d'appel. Quand il sera certain de son point de départ, il mesurera la distance avec soin et la fixera dans sa mémoire. Il possédera ainsi, une fois pour toutes, deux repères précieux et, les jours de concours, il n'aura plus qu'à les indiquer sur le sol pour être sûr de ne pas se fatiguer en mauvais essais. Cependant, si le concours a lieu sur un terrain dont il n'a pas l'habitude, il fera bien d'expérimenter un peu son parcours d'élan. Il est possible, en effet, que la nature du sol, la force ou la direction du vent l'obligent à déplacer quelque peu son habituel point de départ. En tout cas, le « take-off » ne variera pas.

On ne peut prendre, pour le saut en hauteur, qu'un entraînement modéré. Les muscles de la jambe ne résisteraient pas à un travail soutenu de tous les jours. Il est très suffisant de sauter cinq fois par semaine. C'est surtout le style qu'il convient de perfectionner, et le débutant ne devra, pour ainsi dire, pas avoir une autre préoccupation jusqu'à ce qu'il ait atteint un bon résultat à cet égard.

GEO W. ORTON.

(A suivre.) *Traduit et adapté par R. Fabens.*



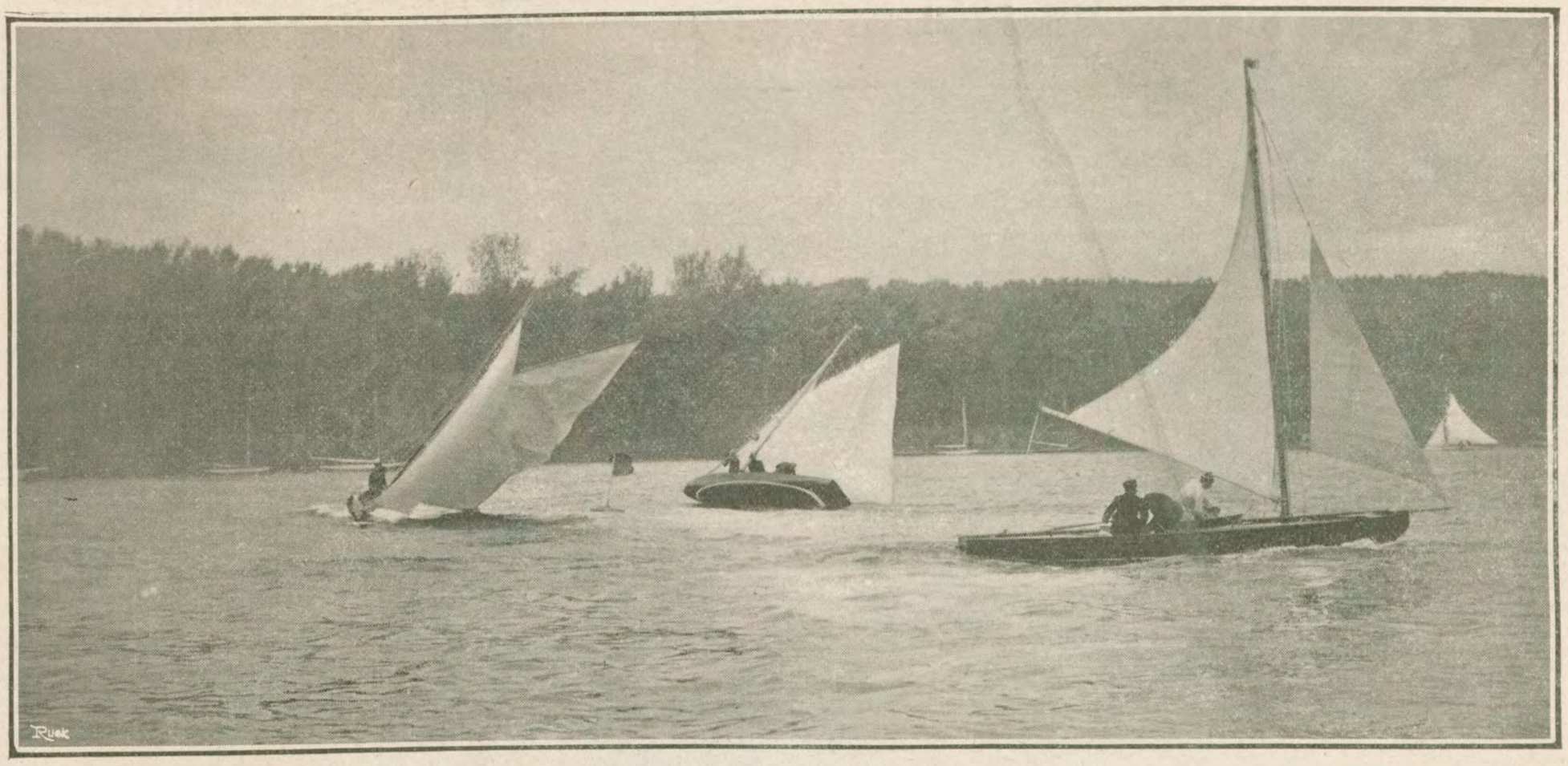
Le passement de la jambe gauche par Baxter.

Nous avons vu Baxter monter vers la barre. Le voici, pris de l'autre côté de la barre. La jambe droite, qui a passé la première, descend vers la terre, tandis que la jambe gauche, projetée en l'air à son tour, franchit l'obstacle. Le sauteur se couche au-dessus de la barre pour faciliter ce mouvement.

La descente, vue de l'autre côté.

Cette photographie de Spraker, champion international des collèges, qui saute d'après les mêmes principes que Baxter, montre parfaitement la position de l'athlète après le passage de la jambe gauche et dans le mouvement qui suit immédiatement celui de Baxter.

La Coupe de Yachting de la " Vie au Grand Air "



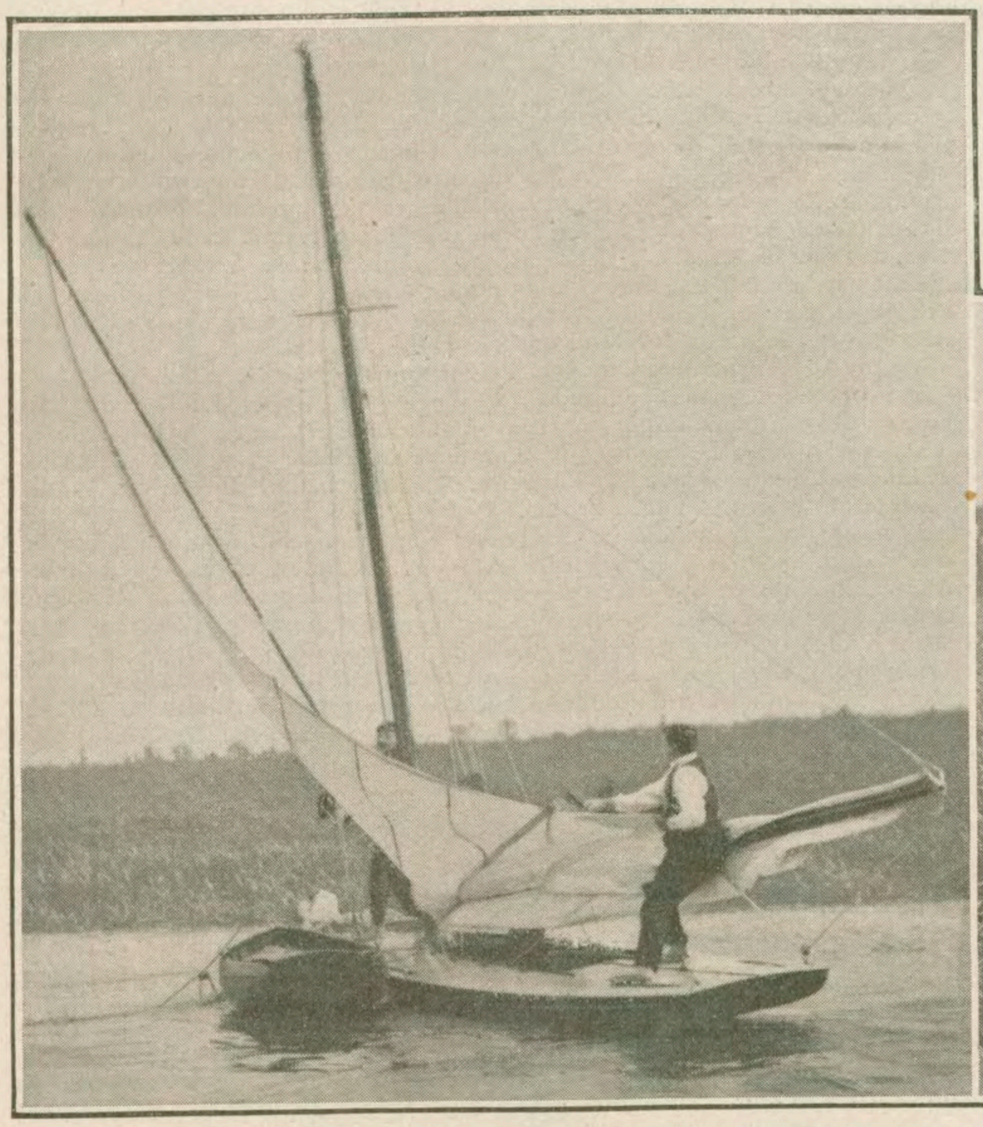
Un virage dans la Coupe de la *Vie au Grand Air*.
La course pour la Coupe de la Vie au Grand Air, *courue le jour de l'Ascension, dans le bassin de Meulan, a été très disputée.* Bonne-Aventure, Typhon *et* Clairette *virent ensemble*

La Coupe de Yachting de la *Vie au Grand Air*, offerte par notre directeur Pierre Lafitte et organisée par le Cercle de la Voile de Paris, s'est disputée à Meulan, le jour de l'Ascension, pour la quatrième fois. Cette épreuve, réservée aux un-tonneau, a ceci de particulier que les bateaux étant amarrés en pleine Seine, les concurrents doivent les joindre, hisser leurs voiles, et de même à l'arrivée amener leurs voiles et gagner le bord par leurs propres moyens. Le départ leur est donné de terre et le gagnant est le premier revenu sur la rive, au point de départ.

C'est ainsi que, cette année, le concurrent allemand *N.R.V.*, envoyé pour disputer l'épreuve, ainsi que la Coupe Internationale du Cercle de la Voile de Paris, par l'association des régates de l'Allemagne du Nord — Norddeutscher Regatta Verein — termina le parcours le premier, mais pendant qu'il faisait ses manœuvres d'atterrissage l'*Hemione* arrivait à son tour. Plus rapide, son propriétaire, M. Marcotte, parvenait à regagner la terre avant son concurrent et était, de ce fait, déclaré vainqueur.

Derrière les deux rivaux se classaient, dans l'ordre, *Typhon*, *Bonne-Aventure*, *Cigarette* et *Clairette*.

La présence du champion allemand a donné à la Coupe de la *Vie au Grand Air* un intérêt tout spécial. Le challenger de la Coupe du C.V.P. a été très remarqué par les yachtsmen présents à l'épreuve. Il a été construit à Berlin, sur les plans et dans les chantiers von Hacht.



Les concurrents, à l'arrivée, amarrent leur bateau et regagnent le bord à l'aide d'une barque.
Le concurrent allemand, N. R. V., *arrive premier et amène sa voile, pour pouroir s'embarquer.* *Mais le propriétaire de l'*Hémione, *arrivé second, réussit à toucher le bord le premier et gagne la Coupe.*

LE GRAND PRIX DE PARIS

La fondation de cette épreuve internationale date de 1863, inspirée par le duc de Morny ⸗ Il ne fut pas couru en 1871 ⸗ Nous allons donc assister au 43e Grand Prix ⸗ L'intérêt sera très vif, en raison de l'incertitude du résultat ⸗

MAINTENON est-il capable de renouveler l'exploit de Boïard, Salvator, Frontin, Little Duck, Stuart, Ragosky, Perth, Ajax et Finasseur? Nous le croyons absolument, car sa victoire a été, en somme, assez facile. Nous ne voyons aucune excuse en faveur des battus. Le fini de la préparation de Querido a été très admiré; Reiff l'a monté à merveille, et l'on peut même dire qu'il a eu les avantages de la course, étant même bien placé à la corde sur son rival, tandis que Maintenon avait eu la tâche de battre d'abord Flying Star, puis de repousser divers assaillants.

Malgré notre opinion optimiste en ce qui concerne le favori probable, des chevaux français, tout au moins, nous ne devons pas oublier que bien d'autres vainqueurs du Prix du Jockey Club, dont la victoire avait été plus nette encore, plus impressionnante, même, ont succombé à la tâche toujours rude d'accomplir le double event. Nous avons vu des gagnants de Grand Prix surgir des non placés du Derby, comme Glaneur, comme Arreau; nous avons vu des gagnantes de Prix de Diane, comme Nubienne, Semendria et Kizil Kourgan, triompher des mâles, et même une seconde de l'épreuve des pouliches, telle qu'Andrée, causer une formidable surprise; nous avons vu encore nos chevaux du Jockey Club succomber contre des chevaux de Derby anglais, et il nous a même été donné d'assister à des défaites de vainqueurs de l'épreuve nationale d'Epsom : Saint-Blaise, que l'on croyait sûr de gagner, succomba contre le cheval du duc de Castries, Frontin, vainqueur du Derby de Chantilly.

Crillon.

P. al., par Masqué et Cypria, à M. Jean Prat, monté par Bellhouse, n'a pas pris part au Derby. Passait pour un concurrent redoutable dans le Grand Prix de Paris, mais forfait a été déclaré pour lui samedi dernier.

Le Champion français Si donc Maintenon est le champion désigné de l'élevage français, étant donné surtout l'injustice de l'opinion envers sa génération et aussi sa conformation peu plaisante, il sera un favori assez peu populaire, en admettant qu'aucun accident ne l'empêche de se présenter au poteau.

Maintenon, animal tardif, d'un entraînement demandant beaucoup de patience, en raison de la taille et de la masse à dégrossir, a montré, depuis le début de la campagne, beaucoup d'endurance, plus de fond que de brillant; il a succombé quand il n'était pas prêt, contre Montlieu, animal plus précoce, se présentant en pleine possession de ses moyens, puis, lorsque la distance a été trop courte, ou lorsqu'on a été trop vite avec lui dès le début. Le cheval demande à être monté avec beaucoup de tact; il ne faut pas le brutaliser, lui montrer la cravache. Une fois, Ransch a été obligé de la jeter pendant le parcours.

Quels sont les candidats qui pourraient en appeler de la défaite de Chantilly ou profiter, comme Andrée, le Roi Soleil, Kizil Kourgan, de l'avantage appréciable qu'il peut y avoir à se présenter dans la grande épreuve de juin sans avoir eu à subir les fatigues de celle de mai.

Fellah s'est fort honorablement comporté dans notre Derby, finissant cinquième, derrière Narvaez. Sa mère avait beaucoup de fond; son père possédait aussi de la résistance; Fellah avait bien couru à Longchamp, et nous le considérons comme un outsider possible. Nous l'aimons presque autant que Narvaez, bien que celui-ci se soit placé devant lui dans le Jockey-Club et n'ait perdu la troisième place que d'une tête, à la fin, contre Eider. Il est juste de remarquer, en faveur du cheval du comte de Pourtalès, qu'il a livré le combat contre Maintenon et Querido et qu'Eider survenant ensuite a pu profiter du moment ou il fléchissait.

Il semble qu'Eider est doué de plus de vitesse que de fond et que le train mené par Flying Star n'ayant pas été exceptionnellement sévère, il ait eu l'occasion de placer sa pointe. Nous devons remarquer que si Eider a paru plus flyer que stayer, ou plutôt être un cheval de demi-fond, sa conformation est celle d'un animal qui doit faire la distance, et je ne le considère nullement comme impossible, bien que je sois loin de lui trouver une première chance.

Organiste n'a pas mal couru dans le Jockey-Club. Mais quel crédit pourrait-on lui accorder sur ses performances? Bien que Jack O'Lantern n'ait joué aucun rôle à Chantilly, je n'hésite pas à le préférer à Organiste, et je m'attends à lui voir faire une meilleure course dans le Grand Prix, s'il se présente. Il n'a pas été à sa place le 27 mai, et pour moi, c'est comme s'il n'avait pas couru. Je ne puis attribuer la moindre chance à Hérode II, qui ne sera, d'ailleurs, vra semblablement pas au poteau. Mais dans le domaine des surprises, on peut voir Brisecœur, qui, après avoir été tout à fait déordé, décontenancé dans la descente, a ensuite constamment amélioré sa position. Il s'est finalement placé septième, tout près de Caramel. Brisecœur est très long a se mettre sur ses jambes. Il s'accommodera d'une course sévère, et si le terrain devenait lourd, ce serait tout à fait à son avantage.

Parmi ceux qui n'ont pas couru le Derby de Chantilly, nous voyons Saïs, la jument de M. Edmond Blanc, à laquelle la défaite de Flying Star, son vainqueur du Prix de Diane, enlève toute chance régulière; nous voyons Shadow II, qui n'a réellement pas montré assez de qualité pour avoir des prétentions. C'est un cheval de fond, cependant, pas plus impossible que ne l'était Vasistas.

Flying Star sera meilleure sur du terrain tres ferme; elle y vaudra peut-être dix ou douze livres de mieux; mais comment pourrait-on la préférer rationnellement à Maintenon qui l'a battue deux fois, de plus loin sur une plus longue distance, et ici il y a 600 mètres de plus à parcourir que sur la piste de Chantilly.

Un adversaire à battre, Crillon, est certainement un adversaire très dangereux. Ses deux courses sont deux victoires. Dans la seconde, il a paru l'emporter par le fond sur Maintenon, dont on avait évidemment abusé. C'est un fils de Masqué, qui aimait cette distance. Il ne ressemble pas, cependant, à son père. C'est un animal de taille moyenne, borné dans ses lignes et ses rayons et qui ne donne pas l'impression d'un gagnant du Grand Prix. Toutefois, il faut nous souvenir que le fameux stayer Elf n'était pas, à cet âge, plus impressionnant que Crillon. Il y a parfois chez des petits chevaux de bonne trempe des ressources d'énergie que ne possèdent pas les animaux de grand modèle (1).

On ne peut guère croire au lourd Chardonneret.

Procope n'est pas à dédaigner, s'il se présente au poteau. Il court frais contre des animaux dont on a pas mal usé. En progrès à la fin de sa deuxième année, il a honorablement figuré derrière Prestige et Querido avant de s'adjuger le prix La Rochette. Mais il y battait Hérode et Auto da Fé, qui ont bien mal couru depuis.

Querido, malgré sa défaite du Derby, conserve, selon mon humble avis, une chance de tout premier ordre. Alors que Maintenon avait l'apparence d'un animal qui a déjà eu la vie dure, avec des dépressions et des rides profondes, Querido se présentait en cheval qui prend possesion de tous ses moyens, qui est à la période de complet épanouissement de la force. On ne peut, après une défaite aussi régulière, sur distance plus longue qui paraît à l'avantage de Maintenon, prédire une revanche. Mais on doit en envisager l'éventualité, et je crois que *Querido* sera avec *Crillon* le plus redoutable adversaire de

MAINTENON

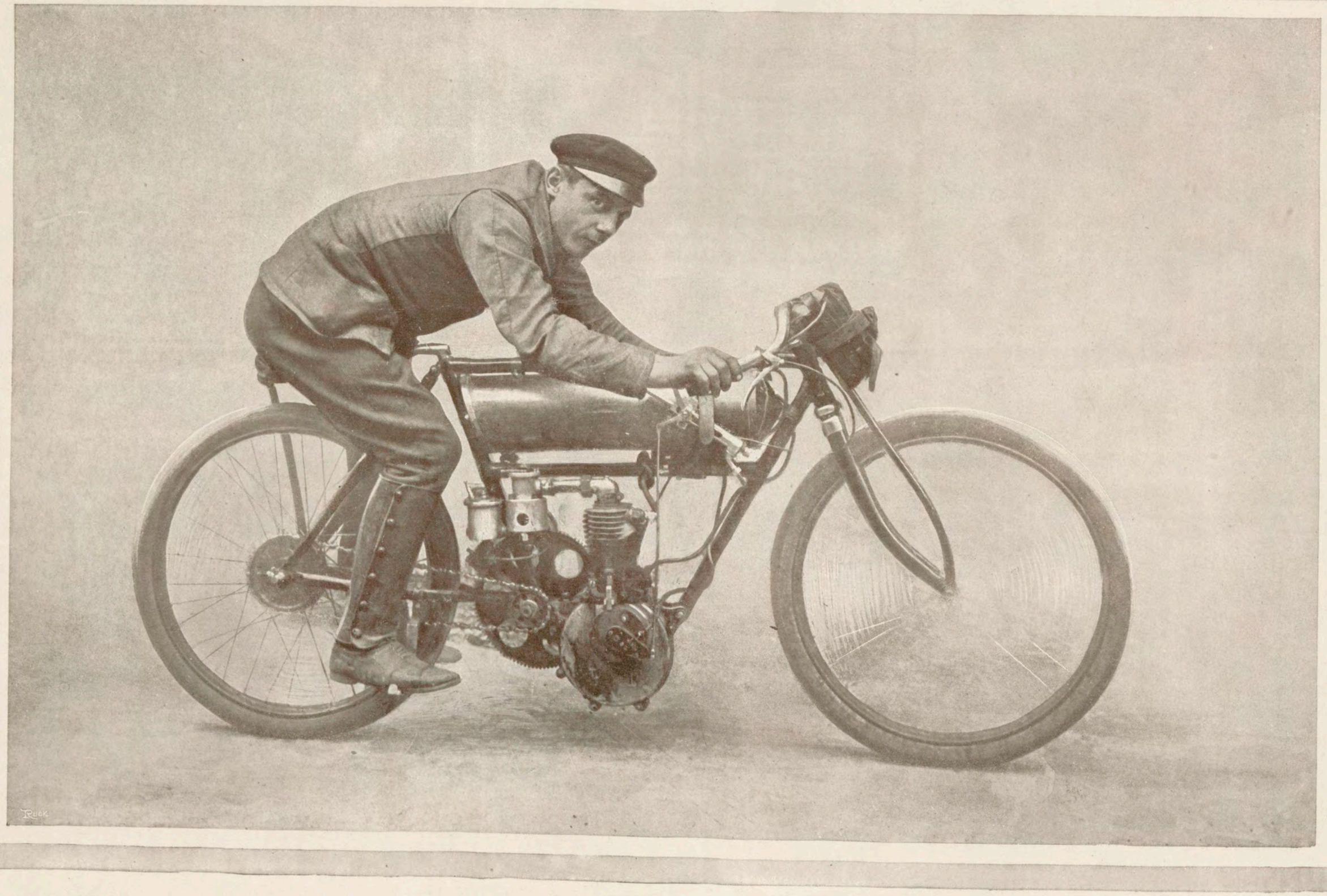
Les chevaux anglais Reste maintenant la question des chevaux anglais. Spearmint, le vainqueur du Derby d'Epsom serait, s'il vient, comme on le croit, un concurrent formidable, bien que ses suivants immédiats à l'arrivée soient partis à assez grosse cote, ce qui n'est généralement pas une recommandation. Mais la victoire a été remportée facilement et plaisamment. Il paraît que Malua, arrivé cinquième, Beppo, sixième, et Sancy, douzième feront aussi la traversée. Nous n'avons aucune ligne entre les chevaux anglais et les nôtres; dans un essai, il avait battu Pretty Polly à dix-sept livres; on ne sait rien de mieux de lui; Storsn, arrivé malade après la traversée, s'est placé onzième, devant Sancy. Une rencontre entre les vainqueurs des deux Derbys aurait un intérêt palpitant, et on ne pourrait que par impression, à la dernière heure, préférer l'un à l'autre. Le principal antagoniste de Maintenon serait donc

SPEARMINT

petit-fils de Minting, dernier gagnant anglais du Grand Prix de Paris, en 1886.

SAINT-GEORGES.

(1) L'article de notre collaborateur était déjà composé quand forfait a été déclaré pour Crillon.



Supplément au numéro 403

GIUPPONE

LE DERBY D'EPSOM

Le Derby d'Epsom s'est couru le mercredi 30 mai ✍ ✍ ✍ Il a été gagné par Spearmint, qui a fait une brillante course ✍ Il prendra part au Grand Prix de Paris ✍ ✍ ✍

Les Derby Stakes ont réuni cette année vingt-deux partants. La course était très ouverte. Le favori a été Hally, à 4/1. Le gagnant Spearmint a été le cheval pris depuis la veille au soir. Le duc de Portland avait importé d'Australie son père, Carbine, par Musket, avec l'intention de refaire inversement le croisement Musket-Saint-Simon, d'où sont sortis La Flèche et Mémoir.

Le départ du Derby d'Epsom.

Vingt-deux concurrents se sont présentés au poteau. Le départ a été donné très habilement par M. Owen.

L'arrivée.

Spearmint, au Major E. Loder, a gagné facilement par une longueur et demie, devant Piston et Troutbeck.

Le roi Edouard VII n'assistait pas seulement à la réunion pour obéir à une ancienne tradition : Nulli Secundus portait ses couleurs ; il a mal couru.

La fondation du Derby eut lieu, en effet, sous les auspices du roi, mais la création d'Epsom date de bien avant 1780. On y courut en 1648, ce fut vers 1727, à la suite d'importations de chevaux arabes, que ce meeting acquit la vogue qui s'est perpétuée jusqu'à nos jours.

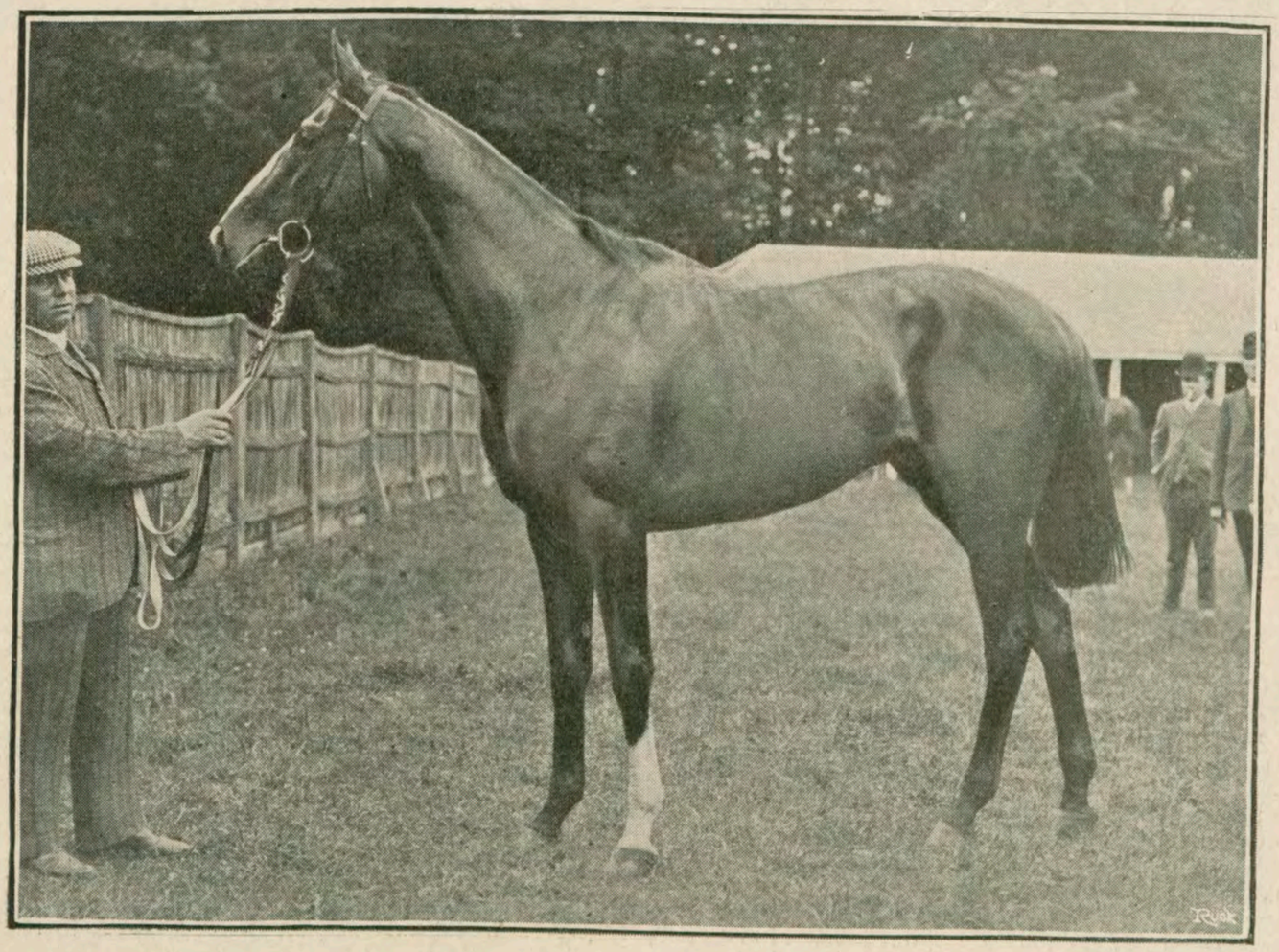
Depuis plus de cinquante ans, les chevaux français ont disputé fréquemment le Derby ; seul, Gladiateur l'a remporté, en 1865 ; il battait Christmas-Carol et vingt-sept autres partants. Enfermé dans le peloton, par malveillance, dit-on, il ne se dégagea qu'à deux cents mètres du poteau. A ce moment, Christmas-Carol et Elham étaient aux prises ; Grimshaw n'eut qu'à lever les mains pour voir son cheval bondir vers les deux chevaux entre lesquels la lutte paraissait circonscrite, et les battre finalement très facilement de deux longueurs, à la stupeur générale, quoique le cheval du comte de Lagrange fût favori.

Ce fut un immense triomphe. Nos voisins acclamèrent le vainqueur ; le soir même, Paris fut illuminé comme par enchantement. Le prix s'élevait à 170.625 francs ; le comte de Lagrange gagnait en paris trois millions.

Le prince de Galles, plus tard Georges IV, gagna le Derby en 1788, avec Sir Thomas. mais en 1792, un « rogue » nommé Escarpe, lui valut une affaire désagréable. Les plus blessantes calomnies circulèrent sur le compte du prince, que l'on accusait d'avoir permis à son cheval de montrer une forme vraiment trop contradictoire. Le Jockey-Club exclut le futur souverain du champ de courses de Newmarket. Le royal sportsman — que son cheval se chargea de réhabiliter en renouvelant ses caprices — s'éloigna, outré d'un jugement que l'opinion déchira par la suite.

Trois concurrents du Derby étaient engagés dans le Grand Prix de Paris, Spearmint, Mallua et Sancy. Seul, le gagnant viendra porter les couleurs anglaises sur notre piste de Longchamp.

GLANEUR.



Le gagnant, Spearmint, après la course.

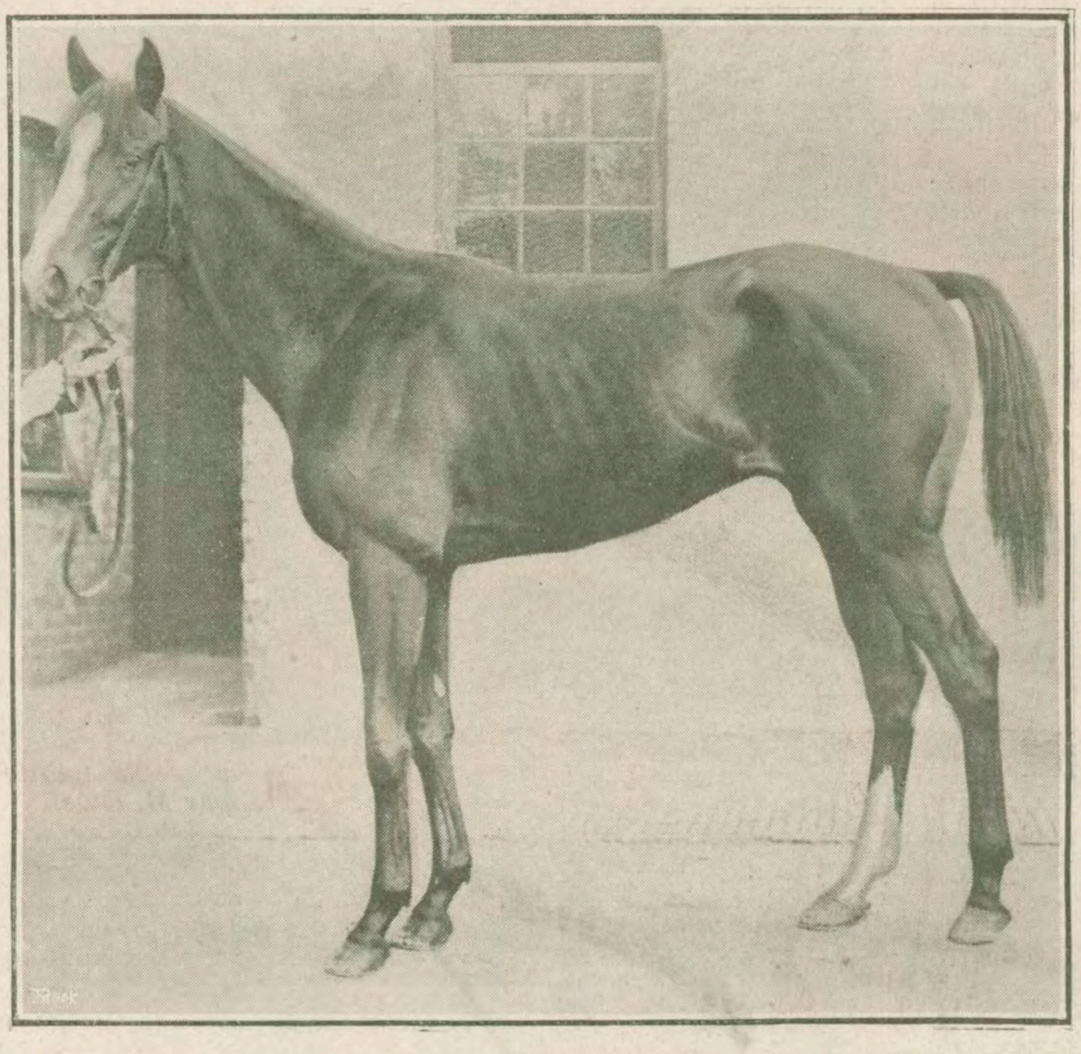
Spearmint, par Carbine, étalon australien, et Maid of the Mint, appartient au Major E. Loder. Il était monté par D. Maher. Il prendra part au Grand Prix de Paris. Né chez Sir Tatton Sykes, il a été vendu 500 guinées aux ventes de Doncaster.

JARDY PART POUR L'ARGENTINE

Le fils de Flying Fox et Airs and Grace va aller retrouver, en Argentine, son ancien compagnon de box Val d'Or et le fameux Diamond Jubilee. M. Carlos Luro, le grand éleveur de la République Argentine, vient en effet, d'acheter Jardy à M. Edmond Blanc, pour la jolie somme de 750.000 francs.

En moins de six mois, trois fils de Flying Fox ont été achetés par l'Amérique. — Adam fait la monte dans l'Amérique du Nord. — Peut-être, au point de vue français, peut-on regretter le départ de ce fameux trio, dont les exploits eurent à leurs débuts un si grand retentissement, mais c'est une gloire pour notre élevage national de voir que l'étranger vient chez nous chercher ses étalons de tete.

Jardy, dans sa carrière, n'a qu'une seule fois connu la défaite, dans le Derby d'Epsom, et cette défaite est très excusable, étant donné que le crack de M. Ed. Blanc portait déjà en lui le germe de la maladie qui sévissait à la Fouilleuse. Jardy courut malade, et cependant il menaça Cicero, et plusieurs des critiques d'Outre-Manche déclarèrent, le lendemain de l'épreuve, que si Cicero n'avait pas gêné Jardy à l'arrivée, le fils de Flying Fox aurait dû l'emporter sur son rival.



Jardy.

Par Flying Fox et Airs And Grace, acheté à M. Edmond Blanc 750.000 francs pour servir d'étalon au haras de M. Carlo Luro, dans la République argentine.

Avant cette défaite, Jardy avait remporté sept victoires consécutives, dont le Criterium International à Paris, où il laissait Finasseur loin derrière lui, et le Middle Park Plate a Newmarket, le Derby des deux ans en Angleterre. Cette victoire fut même remportée dans un style, qui, de l'avis des sportsmen présents, n'avait jamais été égalé. A trois ans, il a remporté le Prix Daru, sur Phenix et Prince Charmant, et le Prix Noailles sur Phœnix et Brat; à deux ans le Middle Parck Plate, sur Stù Jehan, Signorino et Llangibly, le Criterium International, sur Ballerine et Finasseur, le Premier Criterium, sur Ladislas IV et le Prix Jacowlef, sur Salambo et Lydien.

Huit fois seulement, Jardy parut en public: six fois en France et deux fois en Angleterre, et toujours il eut comme jockey Georges Stern. Il gagna dans sa courte carrière 210.175 francs de prix. On connaît le pedigree de son père, sa mère Airs and Grace est une fille de Ayrshire et de Lady Alwyne; née en Angleterre, en 1895, chez le capitaine Fife, elle fut importée par M. Ed. Blanc en 1899. Jardy était son premier produit; depuis elle a eu Louqsor, avec Flying Fox, et Myram, également avec Flying Fox.

P. M.

Le Sportsman et la Finance

L'émission de la General Motor Cab Co Ltd, qui s'est faite à Londres, pour mettre en service 500 landaulets construits par la maison Renault frères, a eu à Londres le succès que nous prévoyions dans notre causerie du 25 mai.

Les actions font prime et les parts de fondateur sont activement recherchées entre 40 et 50 francs.

Les parts de fondateur ont droit à la moitié du surplus des bénéfices, après prélèvement de 7 o/o de dividende aux actions ordinaires et de 10 o/o pour la réserve.

On prévoit, pour la première année, 83.000 livres sterling de bénéfice, ce qui laisserait, après paiement de 7 o/o aux actions ordinaires et prélèvement de 10 o/o pour la réserve, environ 60.000 livres, dont la moitié aux parts de fondateur. Ceci, évidemment, rend ces dernières excessivement intéressantes.

Nous sommes tout à fait à l'aise pour signaler de bonnes valeurs à nos lecteurs, par le simple fait que notre seul but est de rechercher ce qu'il y a de meilleur sur les marchés. Il nous est donc indifférent de les choisir, soit sur le marché français, telles que la Djendli, que nous avons recommandée au cours de 115 francs, qui cote aujourd'hui 150 francs et ira à 200 francs, ou la part Kinta que nous avons signalée au cours de 808 francs et qui vaut aujourd'hui 1.240, ou la part de Gafsa, dont plus de 4.000 sont placées dans notre clientèle entre 700 et 900 francs, qui vaut actuellement 2.320 ; soit sur le marché anglais, comme la Hudson's Bay, que nous avons recommandée à 35 livres et qui vaut environ 85 livres ; soit sur le marché américain, comme les actions Atchison, Topeka et Baltimore Chio, que nous avons conseillées respectivement à 58 l. st. et demie et 76 l. st. et demie et qui sont respectivement cotées 91 et 110 livres sterling; nous citerons également les Tramways de Winnipeg que nous avons recommandés à 105 livres sterling et qui ont atteint 180 livres sterling sur le marché canadien.

Nous signalons ces exemples uniquement pour démontrer, preuves à l'appui, le bien-fondé de nos conseils, qui sont le fruit d'études sérieuses et surtout de nos relations directes et étendues sur les différents marchés.

Voilà des années que nous nous occupons en France des valeurs américaines et, aujourd'hui, nous avons la satisfaction de voir le premier établissement de crédit français, le Crédit Lyonnais, s'intéresser à ce compartiment de valeurs en offrant à sa clientèle des obligations 4 1/2 o/o Pennsylvania Railroad dont il a pris 25 millions de livres sterling ferme et autant à option.

Inutile de dire que dans le compartiment des valeurs américaines, nous sommes à même de signaler à nos lecteurs, non seulement une, mais toute une série d'obligations de premier ordre donnant un revenu analogue ou même supérieur à celui des obligations Pennsylvania.

Nous tenons la liste de ces obligations de placement, donnant un revenu de 5 o/o parfaitement gagés, constituant des placements de père de famille et ayant, à notre avis, une certaine marge de plus-value en perspective, à la disposition de ceux qui voudront bien nous la demander.

En ce qui concerne les charbonnages, une étude très sérieuse des résultats des vingt dernières années démontre que les cours actuels, tant des charbonnages belges que des charbonnages français sont de beaucoup trop élevés.

La rémunération moyenne est infime, par rapport aux cours actuels, et il serait téméraire de croire que cette moyenne puisse se relever sérieusement par la suite.

En effet, et ceci est surtout vrai pour les charbonnages belges, malgré le perfectionnement des installations modernes, les difficultés d'exploitation deviennent de plus en plus grandes, sous la triple influence de la profondeur des sièges d'exploitation, des exigences ouvrières, de la concurrence des grands syndicats étrangers.

C'est pourquoi nous croyons qu'il est absolument nécessaire d'alléger les portefeuilles de valeurs charbonnières, parce que, d'un côté, l'on ne peut plus escompter que des revenus médiocres, par rapport aux cours actuels, et que, d'autre part, il est absolument fatal que la réduction du revenu moyen doive amener, à plus ou moins longue échéance, un recul des plus accentués des cours pratiqués actuellement.

Retenez bien ceci : A échéance plus ou moins éloignée mais certaine, nos actions de Charbonnages du Nord passeront par une crise aiguë, on perdra des millions, comme en 1876.

Pour pouvoir vraiment suivre, dans un cadre plus détaillé, l'étude des théories que nous venons d'émettre, preuves à l'appui, nous vous engageons à demander la *Revue internationale des valeurs de placement.*

Pour tout ce qui concerne la partie financière, renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiements de coupons, etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser directement à la

Banque Demme, Desrousseaux et Cie,
9, rue Pillet-Will, Paris.

CORRESPONDANCE

MM. Lisieux. — La Société du Port de Rosario, fondée en 1902, n'a pas encore réalisé de bénéfices. Elle n'a meme pas pu distribuer l'intérêt statutaire de 6 0/0 sur les sommes versées, soit 7,50 par an sur les 125 francs payés par action. Aussi la hausse de l'action nous semble-t-elle déraisonnable et exagérée.

Un vieux chauffeur. — Pour la Société d'électricité et d'automobiles Mors, voyez l'article de la Revue internationale des valeurs de placement, *paru dans le numéro du 27 mai, page 6, col. 3.*

De B., Nancy. — Oui, les wagons-lits sont en tendance favorable, les recettes du 1er janvier au 10 mai 1906 se sont élevées à 6.866.525 francs, contre 6.226.952 francs pendant la période correspondante de 1905.

V. V., Orléans. — Le service de la Revue internationale des valeurs de placement *est fait gratuitement pendant 3 mois à tout lecteur de la* Vie au Grand Air *qui en fait la demande au bureau du journal, 9, rue Pillet-Will.*

A. D., Neuilly. — Vous ferons parvenir directement les renseignements que vous demandez.

C., Lyon. — Les charbonnages du Tonkin donnent un dividende de 60 francs par action pour l'année 1905, contre 55 francs reportés l'année dernière.